SKRZYDLATA POLSKA

NR 28 (835) ● 9. VII. 1967 ● ROK XXIII/XXXVII ● CENA 2 ZŁ



XIII SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI ● LISIE KĄTY ●
Patrz str. 4-6

Foto: A. Michalski

20 LIPCA SPOTYKAMY SIĘ NA JEŻOWSKICH ZAWODACH SZYBOWCOWYCH O PUCHAR „SKRZYDLATEJ"

TRADYCYJNE nasze zawody szybowcowe, organizowane w Jeżowie przez Aeroklub Jeleniogórski, rozpoczną się 22 lipca br., jednak wszyscy uczestnicy proszeni są o przybycie 20 bm. celem dokonania losowania sprzętu, oblatania go i załatwienia innych spraw organizacyjnych. A oto ostateczna — według kolejności zgłoszeń — lista uczestników Jeżowskich Zawodów Szybowcowych:

Stanisław BŁASIAK (Wrocław), Stanisław CAPUTA, Andrzej DZIURZYŃSKI i Jan WINCZO (Bielsko-Biała), Andrzej JESMANOWICZ, Ryszard NIEDZIESKI i Bogdan RUDZKI (Toruń), Janusz GOGAŁA (Wrocław), Antoni KLIMOWSKI (Kraków), Stanisław WITEK (Wrocław), Marek MAŁOLEPSZY (Częstochowa), Julian PAWLIK i Zenon MAZUREK (Jelenia Góra), Andrzej FURMAŃSKI (Nowy Sącz), Piotr SZCZEPAŃSKI i Tadeusz TAŃSKI (Warszawa), Włodzimierz KOWALSKI, Wiesław GĘBALA (Bielsko Biała), Ryszard LUBKOWSKI (Toruń) oraz Wojciech PLUCIŃSKI (Szczecin).

Bronisława KORCA (Bielsko-Biała) zapraszamy jako zawodnika rezerwowego.

Jednocześnie dla ułatwienia pracy organizatorom i ewentualnego dopuszczenia zawodników rezerwowych, prosimy o natychmiastowe powiadomienie Aeroklubu Jeleniogórskiego w przypadku rezygnacji któregoś z wymienionych wyżej pilotów z udziału w naszej imprezie.

A więc do zobaczenia w jak zawsze gościnnym Jeżowie! (p)

III ZAWODY SZYBOWCOWE O PUCHAR WARMII I MAZUR

NA lotnisku aeroklubu w Olsztynie rozegrano w dniach 11—20 czerwca III Zawody Szybowcowe o Puchar Warmii i Mazur. W tym roku aura nie sprzyjała zawodom; przez osiem dni albo padało, albo nie było warunków sprzyjających lotom szybowcowym. Dopiero dwa ostatnie dni pozwoliły na rozegranie dwóch konkurencji, dzięki czemu można było zawody zaliczyć.

Pierwszą konkurencją był przelot na trasie Olsztyn — Elbląg — Olsztyn. Wygrał Jan Nałęcz z Olsztyna, drugie miejsce zajął Henryk Borostowski z Olsztyna, a trzecie — Tadeusz Godlewski z Aeroklubu Włocławskiego. W drugiej konkurencji (Olsztyn — Włocławek — Olsztyn) zwyciężył Romuald Rawski, drugie miejsce zajął Henryk Borostowski, a trzecie — Jan Nałęcz. W ogólnej punktacji zawody wygrał Henryk Borostowski, który m. in. za przelot docelowy 326 km uzyskał diament do złotej odznaki szybowcowej. Drugie miejsce zajął Jan Nałęcz, trzecie — Romuald Rawski; wszyscy z Aeroklubu Olsztyńskiego.

WIKTOR CZERNIAWSKI

O PUCHAR POMORZA ZACHODNIEGO

W dniach 8—18 czerwca br. trwały na lotnisku Aeroklubu Szczecińskiego Szybowcowe Zawody o Puchar Pomorza Zachodniego, których organizatorem był Aeroklub Słupski. Do zawodów przystąpiło 18 zawodników z Aeroklubów: Szczecińskiego, Słupskiego i Gdańskiego. Pierwszą konkurencją był przelot docelowo-powrotny 140 km Szczecin — Łobez — Szczecin. Na skutek prawie całkowitego zaniku warunków termicznych żadnemu z zawodników nie udało się ukończyć konkurencji, ani przekroczyć wymaganej regulaminem odległości 100 km. Jeszcze sześciokrotnie próbowano rozgrywać konkurencje. Pogoda jednak nadal była fatalna i nie zaliczono żadnej próby.

Dopiero w ostatnim dniu zawodów pogoda okazała się łaskawsza. Wyłożono trójkąt 100 km Szczecin — Pyrzyce — Pężyno — Szczecin. Konkurencję ukończyło 4 zawodników. Zwyciężył Wojciech Pluciński (Szczecin) — 54 km/h.

Pomimo niepowodzenia organizator zawodów nie zrezygnował z ich rozegrania. Postanowiono rozegrać dwie brakujące do zaliczenia zawodów konkurencje w sierpniu br.

HENRYK KONIECZKA

Dnia 27 czerwca br. zmarł w Londynie płk pilot

JERZY BAJAN

zwycięzca Międzynarodowych Zawodów Lotniczych pod nazwą Challenge 1934, wybitny pilot sportowy i wojskowy, dowódca lotnictwa myśliwskiego w okresie drugiej wojny światowej, as lotnictwa polskiego. Przeżył 66 lat. Cześć Jego pamięci!

● Skoczek Aeroklubu Podkarpackiego, Zbigniew Dzius, ustanowił nowy spadochronowy rekord Polski. W skoku z wysokości 2 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu uzyskał on odległość 0,26 m od środka krzyża.

● Na ostatnim Plenum Zarządu Głównego Ligi Obrony Kraju podjęto uchwałę o zwołaniu V Krajowego Zjazdu LOK w dniach 15—16 października br. w Warszawie.

● Nakładem „Naszej Księgarni" ukazała się nowa książka płk. dypl. w stanie spoczynku Adama Kurowskiego pt. „Bijcie się z nami, Messerschmitty!". Są to dokumentalne relacje pilotów — uczestników kampanii wrześniowej 1939 r, opracowane bardzo starannie przez autora. Stron 184, cena 18 zł, nakład 10 000 + 277 egz.

ROZMAITOŚCI

● W Biurze Zarządu Głównego Aeroklubu PRL w Warszawie odbyło się 27 czerwca br. posiedzenie Komitetu Organizacyjnego VI Samolotowego Rajdu Dziennikarzy i Pilotów, poświęcone ocenie rajdu i ustaleniu założeń następnego, VII rajdu, organizowanego w 1968 r. w ramach obchodów XXV-lecia ludowego Wojska Polskiego.

● Na zaproszenie Aeroklubu NRD przebywali w końcu czerwca w Niemieckiej Republice Demokratycznej prezes APRL Stefan Antosiewicz i sekretarz generalny płk pil. mgr Arnold Juniter. Celem wizyty było omówienie współpracy pomiędzy Aeroklubem PRL i Aeroklubem NRD.

● Przewodniczący Komitetu Nauki i Techniki, wicepremier Eugeniusz Szyr, przyznał doroczne nagrody za osiągnięcia techniczne. Wśród nagrodzonych znaleźli się również przedstawiciele nauki i techniki lotniczej. Między innymi zespół z WSK w Rzeszowie pod kierownictwem Władysława Janika nagrodzony został za uruchomienie produkcji silnika turbośmigłowego do śmigłowca Mi-2. Nagrody otrzymały także dwa zespoły z Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych.

● Polskie Linie Lotnicze LOT wprowadziły z dniem 28 czerwca nowy rozkład lotów między Warszawą, Poznaniem i Szczecinem. Tym samym z linii Poznań—Szczecin zostały wycofane samoloty Li-2, które zastąpiono samolotami Il-14.

● Z dniem 2 lipca LOT uruchomił nowe połączenie zagraniczne między Krakowem, Gdańskiem i Kopenhagą. Na trasie tej w każdą niedzielę kursuje 44-miejscowy samolot An-24. Nowa linia jest bardzo dogodna dla turystów skandynawskich. Odprawa celno-paszportowa dla pasażerów lecących do Kopenhagi odbywa się w porcie lotniczym w Gdańsku. Nowa linia stwarza dla pasażerów w kraju możliwość podróży samolotem na trasie Kraków — Gdańsk — Warszawa również w niedzielę.

PROF. DR J. WALAWSKI PREZESEM POLSKIEGO TOWARZYSTWA ASTRONAUTYCZNEGO

W Warszawie obradowało walne zebranie sprawozdawczo-wyborcze Polskiego Towarzystwa Astronautycznego. Na zebraniu dokonano oceny dotychczasowej działalności towarzystwa i oddziałów PTA oraz wybrano nowy zarząd. Na prezesa zarządu PTA wybrano prof. dr J. Walawskiego; wiceprezesami zostali: doc. dr K. Kordylewski i dr O. Wołczek, a sekretarzem — dr med. T. Wróblewski. (y)

MISTRZOSTWA POMORZA W AKROBACJI SAMOLOTOWEJ

W dniach 17—18 czerwca br. odbyły się w Inowrocławiu I Mistrzostwa Pomorza w Akrobacji Samolotowej. Rozegrano cztery konkurencje: wiązanki obowiązkową, dowolną, obowiązkową nieznaną i dowolną. Zwycięzcą zawodów i zdobywcą Pucharu Przewodniczącego WKKFiT w Bydgoszczy został **Andrzej Woźniak** (Inowrocław) — 41 053 pkt. Zdobył on jednocześnie po raz drugi Puchar Przechodni ZM ZMS dla mistrza Aeroklubu Kujawskiego w akrobacji samolotowej.

Pierwszym wicemistrzem został Zdzisław Przyjemski (Inowrocław) — 39 667 pkt. Zdobył on Puchar Ogniska TKKFiT przy ZM ZMS w Inowrocławiu. Drugim wicemistrzem został Zenon Sitniak (Inowrocław) — 37 820 pkt, za co otrzymał Puchar Dyrektora Fabryki „NOTEĆ" w Pakości. Dalsze miejsca zajęli: 4. Wojciech Matz (Łódź), 5. Karol Gawora (Inowrocław), 6. Leszek Szutowski (Bydgoszcz), 7. Tadeusz Głazowski (Inowrocław).

Karol Gawora

CZTERY REKORDY KRAJOWE

W drugiej połowie czerwca br. skoczkowie kieleccy ustanowili cztery nowe rekordy krajowe w nocnych skokach spadochronowych. W nocy z 19 na 20 czerwca br. w skoku grupowym z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania trzech skoczków w składzie: Jerzy Boszczyk, Ryszard Pawełkiewicz i Wiesław Pawełkiewicz uzyskało wynik 3,01 m. Ta sama grupa skoczków w nocy z 20 na 21 czerwca br, ale z wysokości 1500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu, lądowała w odległości 2,84 m od środka krzyża. Tej samej również nocy Wiesław Pawełkiewicz ustanowił dwa rekordy krajowe: z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu (1,31 m) oraz z wysokości 1500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu (0,75 m).

Gratulujemy. (m).

1 000-NY SKOK EDWARDA KULESZY

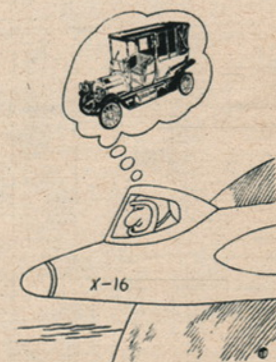
CZŁONEK Aeroklubu Śląskiego w Katowicach, **Edward Kulesza**, wykonał 4 czerwca br. swój 1 000 skok spadochronowy z samolotu. Jubileuszowy skok odbył się w towarzystwie innych spadochroniarzy katowickich na stadion sportowy w Sosnowcu. Tego samego dnia inny skoczek tego klubu, **Jan Włodarczyk**, wykonał swój 500 skok spadochronowy. Dla obydwu nasze gratulacje!

Przypominamy, że E. Kulesza jest członkiem kadry narodowej w sporcie spadochronowym i rekordzistą kraju; uczestniczył również w mistrzostwach świata. W tym roku zwyciężył w I Zimowych Zawodach Spadochronowych w Jeleniej Górze. (y)

1 000 SKOKÓW mjr JÓZEFA DWERNICKIEGO

Jak nam doniesiono, 1 000 skok spadochronowy wykonał również **mjr Józef Dwernicki** z Oficerskiej Szkoły Wojsk Zmechanizowanych we Wrocławiu.

Gratulujemy.



Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

PREZYDIUM Zarządu Głównego Aeroklubu PRL powołało w czerwcu br. Komitet Organizacyjny XI Szybowcowych Mistrzostw Świata oraz Kongresu OSTIV, które odbędą się w Polsce w 1968 r. Na czele Komitetu stanął prezes APRL — Stefan Antosiewicz, zastępcą przewodniczącego jest sekretarz generalny — płk pil. mgr Arnold Juniter.

*

REDAKCJA BILL (Biuletyn Informacyjny Instytutu Lotnictwa) wydała w czerwcu br. numer specjalny (nr 21) w języku angielskim. Zeszyt ma charakter reklamowy i informuje o aktualnej produkcji polskiego przemysłu lotniczego (Mi-2, „Wilga", „Gawron", „Iskra", „Pirat", „Foka", „Kobuz", „Zefir-3", „Bocian-1E", przyrządy pokładowe, „Meteor 1", An-2 i silniki lotnicze).

*

WOJSKOWY Szpital Lotniczy w Dęblinie obchodził w czerwcu br. swoje dziesięciolecie. Powstał w 1957 r. na bazie Garnizonowej Izby Chorych, działającej przy Oficerskiej Szkole Lotniczej im. J. Krasickiego.

*

EKSPORT polskiego przemysłu lotniczego zwiększył się w okresie 10 lat trzykrotnie — do ponad 500 milionów złotych dewizowych. Ostatnio dostawy objęły 50 krajów z 5 kontynentów, w tym m. in. Australię, Nową Zelandię, Kanadę, USA, Argentynę, Wenezuelę, Brazylię, Indię, Syrię i Tunezję.

*

SZKOŁA Podstawowa nr 74 w Poznaniu otrzymała imię tragicznie zmarłego kosmonauty radzieckiego, Bohatera Związku Radzieckiego, pułkownika Władimira Komarowa.

*

SPADOCHRONIARZ Aeroklubu Gdańskiego, Andrzej Kiryluk, wykonał swój jubileuszowy 500 skok z samolotu ze spadochronem. 200 skok spadochronowy wykonała członkini tego klubu — Ewa Maćkowiak. Gratulujemy.

*

PUŁKOWNIK Józef Ostrowski, pilot I klasy, znany i ceniony w wojskach lotniczych oficer, odznaczony został Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski. Aktu dekoracji dokonał Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. Jan Raczkowski.

*

PILOCI szybowcowi Aeroklubu Częstochowskiego przelecieli do końca maja 2 000 km i uzyskali 10 000 punktów w całorocznych zawodach szybowcowych „Skrzydlatej". Ciekawsze wyniki: pil. Z. Kulej — 312 km (diament i warunek do złotej odznaki) i pil. R. Skrzypczak — 313 km (warunek do złotej).

*

DO KOŃCA maja szybownicy Aeroklubu Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze zdobyli 13 930 pkt. w całorocznych zawodach „Skrzydlatej", uzyskując przy tym 1 diament, 2 złote odznaki i 2 srebrne.

*

CZOŁOWY pilot Aeroklubu Warszawskiego kpt. pil. Waldemar Kwiatkowski, został przedstawiony czytelnikom „Trybuny Ludu" w stałej rubryce gazety „Z wizytą w „Trybunie".



POLSKA Z LOTU PTAKA

Oto królowa polskich rzek Wisła pod Janowcem, naprzeciwko Kazimierza Dolnego. Na skarpie wiślanej znajdują się ruiny zamku Firlejów (XVI—XVII w.), w którego kilku odbudowanych pomieszczeniach jest muzeum. W samym Janowcu znajduje się późnorenesansowy kościół fundacji P. Firleja (około 1537, 1585—1600).

Foto: Z. KADZIEWICZ

ECHA

RAJD TRWA

MINĘŁO już dobrze ponad miesiąc od VI Samolotowego Rajdu Dziennikarzy i Pilotów. Postronni obserwatorzy zdążyli już o nim zapomnieć. Nie można tego jednak powiedzieć w stosunku do samych organizatorów i uczestników tej unikalnej imprezy. Ci ostatni, reprezentujący tygodniki, dopiero właśnie się „wypisują", ze względu na długi cykl produkcyjny tych czasopism, co dotyczy również „Skrzydlatej". Słychać było jeszcze dość długo po rajdzie także dziennikarzy radiowych, którzy przekazywali swoje materiały rajdowe w Polskim Radio, w rozgłośniach regionalnych i na antenie ogólnopolskiej. Ostatnio doniesiono, że gotów jest już półgodzinny film telewizyjny, zrealizowany na rajdzie przez red. red. Ziemińskiego i Rozentala. Premiera tego filmu pt. „Siedem dni nad Polską" ma się odbyć na małym ekranie w lipcu, przed Świętem Odrodzenia.

W konkurencji lotniczej rajd zakończył się już w maju. W konkurencji dziennikarskiej skończyła się tylko jego pierwsza część, ponieważ trwa dalej, aż do 1 grudnia, dziennikarski konkurs porajdowy (zostanie rozstrzygnięty w I kwartale 1968 r.) i sądzę, że plon jego będzie obfitszy i znacznie lepszy niż w latach poprzednich. Tegoroczny rajd miał jeszcze jedną innowację dziennikarską: konkurs na najaktywniejszych dziennikarzy prasy i radia, na który nagrody ufundował Komendant Główny MO. Materiały konkursowe, dziennikarskie i radiowe, zostały już nadesłane do Aeroklubu PRL. W końcu lipca lub z początkiem sierpnia można spodziewać się wyników tego konkursu. Wśród uczestników rajdu ma być ogłoszony również konkurs zamknięty z okazji Dni Lotnictwa. Ale o tym zainteresowani zostaną powiadomieni oddzielnie.

Myślę więc, że brać dziennikarska ma sporo okazji do aktywizacji w tematyce lotniczej. Można by więc chyba powiedzieć, że dla naszych dziennikarskich Ikarów, którym impreza ta przypięła skrzydła entuzjazmu dla lotnictwa, rajd trwa...

Piszę o tym wszystkim dlatego, ponieważ na czerwcowym spotkaniu w Aeroklubie PRL, poświęconym omówieniu VI Samolotowego Rajdu Dziennikarzy i Pilotów, przedstawiciele komitetów etapowych rajdu w Radomiu i w Kielcach zwrócili uwagę na skromne efekty prasowo-radiowe rajdu z punktu widzenia ich regionów. Komitety terenowe rajdu, które włożyły przecież wiele wysiłku i — podkreślmy — niemało pieniędzy w organizację etapów, są raczej zawiedzione. Spodziewały się więcej efektów propagandowych w prasie, radio i telewizji.

Sprawa nienowa. Podnoszono ją już w poprzednich latach. Sądzę, że stanie ona również w roku przyszłym, jeżeli organizatorzy rajdu nie rozwiążą sprawy udokumentowania efektów propagandowych rajdu, przynajmniej ilościowo. Są to zresztą sprawy nie takie proste, a dość często absolutnie niewymierne w jakichś konkretnych wskaźnikach.

Efekty propagandowe jakiejkolwiek imprezy mogą być oceniane z różnych punktów widzenia. W tym przypadku nie chodzi, rzecz jasna, o analizę wyników sportowych, a po prostu o efekty społeczno-polityczne i propagandowe imprezy — bezpośrednie i pośrednie. Oczywiście, trudno się dziwić działaczom w terenie, że nie mogą u siebie tego wszystkiego uchwycić, widząc rajd przeważnie przez pryzmat miejscowej gazety czy rozgłośni. Sądzę, że należy im w tym pomóc, aby pięknym i efektownym dniom rajdu w Lublinie, Radomiu, Kielcach i Wrocławiu nie towarzyszył osad niezadowolenia ze zmarnowanego wysiłku i zawiedzionych nadziei, a poczucie dumy, że przy okazji rajdu jak również i później, cała Polska dowiedziała się z prasy, radia i telewizji o tym, jak walczyła nasza ludowa partyzantka z hitlerowskim okupantem w Lubelskiem, Radomskiem i na Ziemi Kieleckiej; jak żyją dziś ludzie na tych terenach; jak pięknie rozwijają się miasta — stolice tych regionów: Lublin, Radom, Kielce i stolica Dolnego Śląska.

Nie piszę tego wszystkiego po to, aby pocieszać działaczy terenowych. Czegoś takiego na pewno nie potrzebują. Pragnę jednak stwierdzić, że nie mają powodu do niezadowolenia. Byłem uważnym obserwatorem rajdu i pilnie rejestrowałem plon prasowo-radiowy tej imprezy. Przejrzałem również wszystkie wycinki z prasy dotyczące rajdu, nadesłane przez „Glob" i muszę podkreślić, że ilość publikacji z tegorocznego rajdu w prasie polskiej całego kraju wzrosła dwukrotnie w stosunku do zeszłego roku. Bardzo wzrosła też ilość audycji radiowych, a na szczególne podkreślenie zasługuje aktywizacja rozgłośni wojewódzkich, m.in. w Lublinie, Poznaniu, Katowicach, Zielonej Górze i Wrocławia, nie wliczając w to ogólnopolskiej audycji „Z kraju i ze świata", w której red. Szof niezwykle efektownie relacjonował rajd w czasie jego trwania i jeszcze potem przez dwa tygodnie. Poza tym, jak stwierdzają członkowie jury dziennikarskiego rajdu, tegoroczny poziom przedstawionych prac był znacznie wyższy; wszystkie one zostały już opublikowane przez organy prasowe uczestników rajdu.

Na tym nie koniec, ponieważ — jako się rzekło — rajd dla dziennikarzy trwa, a plon prasowy tej imprezy — jak sądzę — będzie dalej owocował. Nie można tu nie doceniać i tego, że uczestniczą w rajdzie dziennikarze, urzeczeni pięknem pokazanego im na rajdzie regionu i jego dynamiką rozwoju, wracają potem często na te trasy (potwierdziła to praktyka dawnych lat) w poszukiwaniu coraz to nowych tematów. I to są jakieś efekty już pośrednie, o które warto i trzeba chyba również zabiegać.

Myślę, że byłoby dobrze, gdyby Wydział Propagandy APRL zrobił z wycinków prasowych „Globu" specjalny album i przedstawił go do wglądu komitetom etapowym rajdu. Chociażby dla zaspokojenia ciekawości. Nie tylko co do ilości publikacji. Albumy z wycinkami prasowymi na określone tematy są lekturą arcyciekawą. Album z rajdu może być pasjonujący.

Tyle na marginesie rajdu minionego. O tym przyszłym w 1968 r., a VII z kolei, da się na razie powiedzieć tylko tyle, że będzie on związany z obchodami XXV-lecia ludowego Wojska Polskiego. Jest propozycja, aby odbył się on we wrześniu, ze względu na czerwcowe szybowcowe mistrzostwa świata w Lesznie. No, ale do tego powrócimy innym razem, w odpowiednim czasie.

Ikarus

^00 lat liczy historia Grudziądza. Do dziś na wysokich brzegach Wisły stoją średniowieczne spichrze z czasów Kazimierza Jagiellończyka. Niełatwe mieli życie mieszkańcy Grudziądza i zapisali w historii swego miasta wiele pięknych kart walki o polskość. Wybudowany tu za pierwszych Piastów gród ziemi chełmińskiej w XIII wieku znalazł się w posiadaniu Krzyżaków, z którymi rozpoczęło tu zwycięską walkę Towarzystwo Jaszczurcze. Z tych czasów wspominamy męczeńską śmierć Mikołaja z Ryńska. W 1466 r. wrócił Grudziądz do Polski i stał się kwitnącym miastem przemysłowo-handlowym, w którym odbywały się sejmy Prus Królewskich (do 1772 r.).

I znów nadeszły ciężkie lata. Dyskryminacja narodowa po pierwszym rozbiorze. Działalność hakaty, germanizacja prowadzona przez Fryderyka Wielkiego.

Tym silniejsza była jednak świadomość narodowa. Tu wyrasta najpotężniejszy organ prasy polskiej „Gazeta Grudziądzka", obejmująca swym wpływem wszystkie zabory. O solidarności robotniczej świadczy później, już w latach trzydziestych, działalność Komunistycznej Partii Polski.

Po wyzwoleniu — 6 marca 1945 roku — rozpoczyna się okres odbudowy miasta i rozbudowy przemysłu. Za bohaterstwo miasto otrzymało Krzyż Grunwaldu.

Do bogatych tradycji wnosi obecnie Grudziądz nowe wartości. Szeroko w świecie znane są wyroby Grudziądzkich Zakładów Przemysłu Gumowego — największego zakładu tego typu w kraju. „Unia" produkuje maszyny rolnicze. A jeszcze do tego dochodzi Pomorska Odlewnia i Emaliernia, Zakłady Mięsne i bogaty przemysł terenowy. Kadr dostarczają technika specjalistyczne i szkoły ogólnokształcące. O rozwiniętym zaś życiu kulturalnym świadczą m. in. Biblioteka Miejska, Muzeum, Teatr Popularny, 5 kin, Towarzystwo Historyczne wydające Roczniki Grudziądzkie, Towarzystwo Kulturalne Kujawsko-Pomorskie czy Towarzystwo Literackie im. Mickiewicza.

XIII SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI

JERZY POMIANOWSKI



Zdjęcia: JAN MICHALSKI



Najszczęśliwszy moment w każdej konkurencji — nad taśmą!

Po raz pierwszy od dziesięciu lat postanowiono rozegrać szybowcowe mistrzostwa Polski poza leszneńskim Centrum, które jest intensywnie rozbudowywane. Trudnej roli gospodarzy podjęli się działacze Aeroklubu Grudziądzkiego, pod którą to nazwą kryje się również — w wyniku zjednoczenia z początkiem bieżącego roku — Wyczynowa Szkoła Szybowcowa w Lisich Kątach. Zadanie grudziądzkich lotników i ich miejscowych protektorów, stało się tym cięższe, że z góry było wiadomo, iż — chciał nie chciał — wszyscy uczestnicy mistrzostw łącznie z trzema reprezentacjami zagranicznymi porównywać ich prace będą z tym, co spotkali w Lesznie. Lesznie, które prócz wybitnych fachowców i doskonałych warunków lotniskowych posiadło ogromne doświadczenie w organizacji imprez szybowcowych.

Z całą satysfakcją mogę stwierdzić, że z tej poważnej próby działacze grudziądzcy wyszli zwycięsko. Było to możliwe dzięki zaangażowaniu osobistych sił i uczuć bez reszty oraz oparciu się o, bez przesady można powiedzieć, miejscowe społeczeństwo. Reprezentowane ono było przez wieloosobowy Komitet Honorowy na czele z mgr. Władysławem Szubskim — I Sekretarzem KMiP PZPR, a także patronujące mistrzostwom Grudziądzkie Zakłady Przemysłu Gumowego.

Całą galą błyszczało miasto Grudziądz w okresie mistrzostw. Ogromne plansze, transparenty nad ulicami i na trawnikach, okolicznościowe wystawy, ustrojony chorągiewkami kilkukilometrowy odcinek szosy do Lisich Kątów, barwne drogowskazy. To formy zewnętrzne.

Inne przejawy sympatii tybylców do szybowników ujawniły się w czasie uroczystości otwarcia. Z aplauzem przyjmowano wszystkich prezentowanych zawodników (pozytywna innowacja) i każdemu urocze dziewczęta z ZMS-u przy GZPGum wręczały kwiaty, dyplomy uczestnictwa oraz specjalnie wykonane czapeczki.

Zawarta przy tym spotkaniu przyjaźń rosła w ciągu całych dwóch tygodni. W czasie zwiedzania Grudziądzkich Zakładów Przemysłu Gumowego, kiedy piloci podziwiali, jak dzięki sprawnym rękom ich patronów i dobrze zorganizowanemu procesowi produkcji z licznych taśm i ścieżek wyskakują w zawrotnym tempie różnokolorowe trampki i tenisówki, materace nadmuchiwane, gumolity i zabawki, ratunkowe tratwy wieloosobowe. I później, na wspólnym wieczorku tanecznym. I wreszcie na zakończeniu, kiedy każdy z szybowników otrzymał z rąk sympatycznych grudziądzczanek specjalnie dopasowane trampki, pamiątkowe drobiazgi i to wszystko z kwiatkami i miłym uśmiechem.

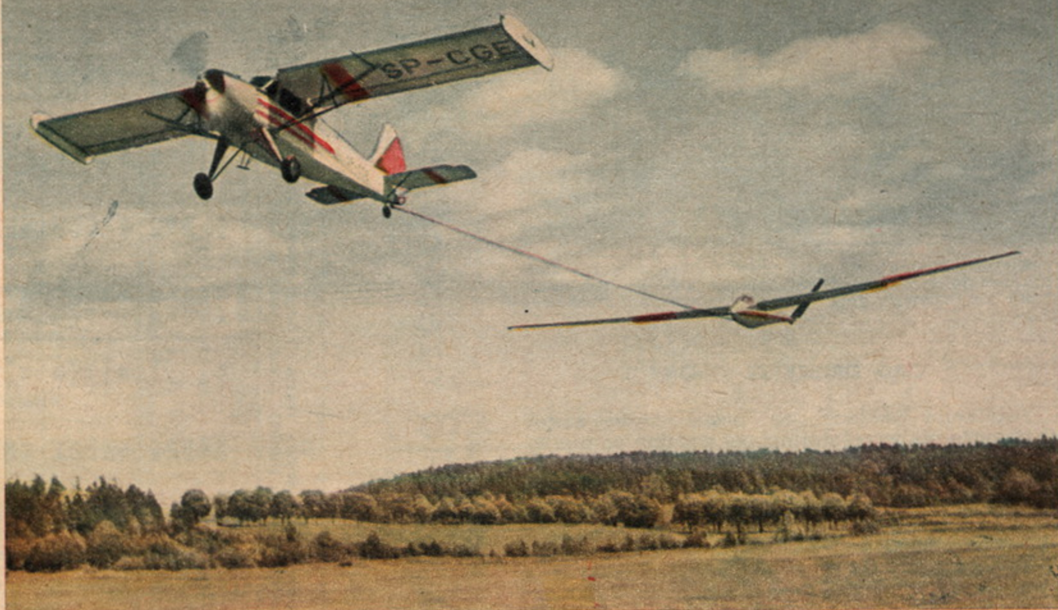
Miejscowe zakłady pracy postarały się, by nie było pustych dni. Codziennie przed szkołę zajeżdżał autobus, by w razie braku konkurencji zawieźć pilotów na wycieczkę w dowolnym kierunku. Odwiedzili więc zawodnicy i Gdańsk, Westerplatte i Malbork, Toruń, okoliczne miejscowości turystyczne. Tyle na razie o oprawie XIII SMP, która naprawdę była wyjątkowa i za którą gospodarzom i patronom należą się szczere słowa uznania.

Ale wracajmy na boisko, którym było niewielkie, otoczone uprawnymi lub zalesionymi pagórkami lisiokąckie lotnisko. Kwintesencję przebiegu sportowej walki daje tabela, którą zamieściliśmy na końcu. Zawiera ona wszystkie elementy, które mogą zainteresować fachowców, pozwolić im na różnorakie analizy. Naszą ocenę poziomu sportowego XIII SMP i wynikające zeń wnioski zamieścimy za tydzień. Obecnie zaś pokrótce o kolejnych konkurencjach.

Do pierwszej konkurencji XIII SMP wystartowali szybownicy w niedzielę 4 czerwca

br., bezpośrednio po zakończeniu uroczystości otwarcia. Losowanie „wygrał" reprezentant Radomia Bogdan Józwicki i on pierwszy o godzinie 11.30 uniósł się w powietrze. Zadanie dnia, które postawił kierownik sportowy Walenty Hardt, przewidywało prędkościowy przelot po trasie trójkąta 205 km Lisie Kąty — Zblewo — Przepałkowo — Lisie Kąty. Już pierwsze odgłosy, które niesie do nas radio, świadczą że lisiokąckie niebo godnie przyjęło czołowych polskich szybowników. Podstawa chmur sięga 2 000 metrów, a wznoszenia dochodzą do 5 m/s. Nie ma na co czekać! I rzeczywiście. Na taśmie zawodnicy, którzy odeszli wcześniej, meldują się w znakomitych czasach. Najlepszą prędkość — 80,4 km/h — osiągnął aktualny mistrz świata Jan Wróblewski. Na próżno czekamy na mecie, kiedy przylecą znane sławy — Makula, Popiel i Adamek. Choć celu nie osiągnęło tylko 10 zawodników, wymienieni znaleźli się wśród nich. Przypadek — myślimy — czy zapowiedź sensacji?

Po dniu przerwy — druga konkurencja (6.VI.). Wzmagający się wiatr pędzi po niebie fractocumulusy. Co zwycięży wilgotność czy słońce? Zakituje, czy powstaną życzliwe cumulusy? Na wszelki wypadek lepiej nad lotniskiem nie czekać. Tworzą się małe peletony i wspólnie walczą na trasie docelowo-powrotnej do Gryźlin, długości 203 km. Wznoszenia są zmienne i mimo niezbyt długiego dystansu różnice na mecie okazują się znaczne. Rozpiętość uzyskanych prędkości od 83 km/h do 55 km/h. Zwycięża gość z NRD — Manfred Blauert. Odrabiają straty Adamek i Popiel. Natomiast Makula znów ma słaby wynik, podobnie jak Wróblewski. Między czterema pechowcami, którym przyszło wracać za samolotem, znalazła się Pelagia Majewska, która lądowała tuż przed lotniskiem. Bywa i tak...



Startuje najgroźniejszy konkurent — Eugeniusz Rudienskij, reprezentant Związku Radzieckiego, na szybowcu metalowym A-15.


Po zeszłorocznym sukcesie w Orle, nowym pięknym osiągnięciem w postaci mistrzowskiego tytułu Polski Mirosław Królikowski (Warszawa), praktycznie zapewnił sobie miejsce w reprezentacji Polski na przyszłoroczne mistrzostwa świata.

I znów dwa dni przerwy — aura nie jest zbyt łaskawa. Ale 9 czerwca już od wczesnego ranka zapachniało dobrymi warunkami. Wyhangarowanie i ustawienie szybowców na starcie bardzo sprawne. Początek trzeciej konkurencji wyznaczony na godzinę 9.00, a trasa jej daleka, bo aż do Drwana i z powrotem — razem 413 km. Pierwsi zawodnicy odmeldowują się zaraz po otwarciu startu lotnego, wielu jednak — trafnie oceniając rozwój termiki — nieco zwleka w oczekiwaniu na poprawę wznoszeń. Dopiero przed jedenastą niebo nad Lisimi Kątami jest puste. Mowa oczywiście o braku szybowców, bowiem cumulusy stoją jak złoto. Dlatego wszystkich zaskakuje meldunek z terenu — na setnym kilometrze trasy lądował przymusowo Władymir Czuwikow, znakomity szybownik radziecki. Za odległość tę otrzymał on siedem punktów, gdy zwycięzca — Kazimierz Gorzkiewicz — zdobył aż 1 311. Długa trasa pozwoliła na rozciągnięcie stawki zawodników. Różnica w prędkości ponad 20 km/h. Mety nie osiągnęło tylko czterech zawodników. Udany dzień!

Nazajutrz rano jeszcze świeci słońce, tworzą się strzępy chmur kłębiastych, ale od południa sunie szybko ławica chmur wysokich. Kierownik sportowy Walenty Hardt słusznie więc rezygnuje z początkowych planów — trójkąta Lisie Kąty — Toruń — Tuchola — Lisie Kąty i na czwarte z kolei zadanie wyznacza przelot prędkościowy po trasie trójkąta 206 km Lisie Kąty — Zblewo — Przepałkowo — Lisie Kąty. Zaraz po starcie, gdy tylko taśma została otwarta (zgodnie z regulaminem po pół godziny), ci zawodnicy, którzy znajdowali się w powietrzu, uciekają na trasę. Bardzo słusznie. Startujący w dalszej kolejności mają poważne trudności. Górą zaciąga coraz bardziej i choć pod cirrusem powstają rozmyte i krótkotrwałe cumulusy, trudno utrzymać się w powietrzu i na trasie. Wiatr bowiem też przybiera na sile. Warunki bardzo zmienne — podstawy chmur kłębiastych wahają się od 800 do 1 800 metrów. Czyżby wpływ bryzy? Dolot wykonują piloci „na resztkach paliwa". Niewielu jest szczęśliwców, którym udało się osiągnąć metę — tylko 13. Zwycięża lider — Mirosław Królikowski, z prędkością 66,75. Wieczorem trwają dyskusje, których wynikiem jest nawet pismo do komisji sędziowskiej. Problem następujący — kiedy otwierać start lotny? Czy bezpośrednio po ziemnym, czy dopiero wtedy, gdy wszystkie szybowce znajdą się w powietrzu? Oba rozwiązania mogą mieć decydujący wpływ na wyniki. Które jest bardziej sprawiedliwe? Obecny

CIĄG DALSZY NA STRONIE 6


Grudziądzcy gospodarze postarali się o przygotowanie organizacyjne nawet w takich szczegółach, jak specjalnie wymalowana tablica do ogłaszania warunków konkurencji.

Mała Encyklopedia Powszechna PWN podaje następującą charakterystykę Grudziądza: fabryka maszyn rolniczych, przemysł gumowy, ceramiczny, wytwórnie obuwia, port żeglugowy na Wiśle, SZKOŁA SZYBOWCOWA, węzeł kolejowy i drogowy... i tak dalej.

Jedyny to bodaj wypadek w tej encyklopedii podkreślenia roli ośrodka szybowcowego w jakimś mieście. Bo rzeczywiście historia Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Lisich Kątach, zjednoczonej w bieżącym roku z Aeroklubem Grudziądzkim, sięga Wyzwolenia i zawiera długą listę pięknych osiągnięć.

Z Lisich Kątów startowały bojowe samoloty radzieckie, tu też zaraz po zakończeniu działań spotkali się miejscowi działacze lotniczy. Już w sierpniu 1945 roku rozpoczęto loty na wyremontowanym sprzęcie.

Lisiokącka szkoła jest jednym z nielicznych ośrodków lotniczych, prowadzonych jedną ręką przez okres lat blisko dwudziestu. Tyle bowiem właśnie czasu minie w przyszłym roku od objęcia kierownictwa przez Józefa Sitarskiego, obecnie — po połączeniu szkoły z AGr — wiceprezesa Aeroklubu Grudziądzkiego. Wieloletni też staż pracy w lotnictwie mają inni działacze i pracownicy. Mieczysław Pańka — szybownik jeszcze sprzed wojny, wieloletni prezes AGr, dyrektor naczelny GZPGum. Walenty Hardt — szef wyszkolenia szkoły, Augustyn Gwizdała — szef techniczny, Bernard Kopicki i Jerzy Martyniec — instruktorzy, Tadeusz Ruciński — zastępca wiceprezesa AGr.

A oto osiągnięcia Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Lisich Kątach i Aeroklubu Grudziądzkiego — wylatano 51 750 godzin na szybowcach i 31 400 na samolotach. Zdobyto 259 odznak srebrnych, 212 warunków do złotej i 162 diamenty. Pobito 22 krajowe rekordy szybowcowe oraz 12 międzynarodowych.



Kierownik sportowy XIII SMP trafnie dobierał konkurencje i poza jednym nieukończonym trójkątem 300 km każdego dnia mogliśmy podziwiać efektowne doloty.

CIĄG DALSZY ZE STRONY 5

regulamin zakłada, że taśma może zostać otwarta nie wcześniej niż pół godziny po pierwszym starcie. Czy słusznie?

Przez trzy dni miast powietrzem piloci wędrują po Wybrzeżu i Pomorzu autokarami. Dopiero 14 czerwca niże nieco się rozstąpiły i szybownicy mogą walczyć. Warunki termiczne występują tylko lokalnie — dlatego zadanie dnia przewiduje przelot docelowo-powrotny długości 193 km Lisie Kąty — Człuchów — Lisie Kąty. Jest to typowy szybowcowy sprint. Nad Borami Tucholskimi tworzą się cumulo-strady i czołówka pędzi jak szalona. Na jej czele zwolniony na przepustkę (dosłownie) ze szpitala Jan Wróblewski, który zachorował na ciężką anginę. On też zwycięża w doskonałym czasie 2 godziny 18 min. Bezpośrednio po lądowaniu karetka znów zabiera go do szpitala, gdzie — jak opowiadał — cały personel „skakał" wokół niego, by tylko wracał do zdrowia. Troska i błyskawiczna, udana kuracja Wróblewskiego — to jeszcze jeden dowód życzliwości gospodarzy. Brawa dla grudziądzkich lekarzy! Tylko czterech zawodników nie doleciało do mety piątej konkurencji.

Do zakończenia mistrzostw pozostało tylko dwa dni. Przedostatnia więc szansa na poprawę lokaty. Dla jednych nadzieja na wejście do kadry, innych — możliwość startu w drugiej lidze. A warunki wcale nie zachęcające. Niskie, rozmyte podstawy. Zadanie dnia (16.VI.) poważne. Prędkościowy przelot po trójkącie 300 km Lisie Kąty — Inowrocław — Człuchów — Lisie Kąty. Dopiero około południa wznoszenia poprawiają się na tyle, że można lecieć na trasę. Trudności jest moc. Podstawy rzędu 700—1 000 metrów, silny boczny wiatr. Wśród pierwszych pechowców, którzy zgłaszają lądowanie, znajdują się Makula i Witek. Lądowali oni w Inowrocławiu i po wyholowaniu wrócili o własnych siłach. Obaj zostali powitani tam serdecznie przez Zdzisława Przyjemskiego, który powiedział do nich otwarcie: „Wybaczcie mi, ale tak się cieszę, żeście tu spadli, bo tak dawno was nie widziałem"... A tymczasem pozostali zawodnicy ciężko walczyli. W okolicach drugiego punktu wznoszenia zdecydowanie się poprawiły, wydawało się, że dolot jest już pewny. Nic z tego. Silny wpływ bryzy i najlepszym zabrakło do lotniska po kilkanaście kilometrów. Pierwsza i jedyna w tych mistrzostwach próba dla holowników i kierowców skończyła się pomyślnie. Do północy wszyscy zostali ściągnięci.

17.VI. Decydująca konkurencja. Wygrać albo przegrać. A warunki znów tylko lokalne. Siódma konkurencja to przelot docelowo-powrotny do Człuchowa długości 193 km. I znów szybowcowy sprint. Najlepsza prędkość mistrzostw — 91,54 km/h. Autorem jej jest Jerzy Adamek. Obserwujemy efektowne doloty, jedynie dwóch zawodników nie miało szczęścia powrócić do mety. I — co najgorsze — na odegranie się muszą czekać teraz cały rok. Teraz jeszcze parę nerwowych dla wszystkich godzin w oczekiwaniu na wyniki ostateczne. Pomówimy o nich — za tydzień.

JERZY POMIANOWSKI

Jedna z sympatycznych przedstawicielek ZMS-u przy GZPGum wręcza kwiatki i pamiątkowe drobiazgi reprezentantowi Niemieckiej Republiki Demokratycznej Manfredowi Blauertowi.



WYNIKI XIII SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW POLSKI • LISIE KĄTY • 4–18 czerwca 1967 r.

Miejsce	Imię i nazwisko	Aeroklub	Szybowiec	I trójkąt 206 km wynik	I punkty	I m-ce	II docel-powrót 203 km wynik	II punkty	II m-ce	III docel-powrót 413 km wynik	III punkty	III m-ce	IV trójkąt 206 km wynik	IV punkty	IV m-ce	V docel-powrót 193 km wynik	V punkty	V m-ce	VI po wyzn. trasie wynik	VI punkty	VI m-ce	VII docel-powrót 193 km wynik	VII punkty	VII m-ce	Suma punktów
				km/h			km/h			km/h			km/h			km/h			km/h			km/h			
1.	Mirosław Królikowski	Warszawski	„Foka"	77,9	1 011	3	78,41	924	4—5	77,04	1 199	7—8	66,75	1 109	1	75,19	838	8	253	692	17	84,83	870	10	6 643
2.	Eugeniusz Rudienskij	ZSRR	A-15	74,4	946	5	72,07	782	11	74,34	1 120	13	65,98	1 100	3	79,79	939	3	258	709	14—15	91,18	1 003	2—3	6 599
3.	Jan Wróblewski	Bydgoski	„Foka"	80,4	1 060	1	55,53	413	34	74,53	1 126	12	61,54	1 051	8	83,91	1 030	1	285	805	1—2	85,78	890	8	6 375
4.	Bernd Nolte	NRD	„Foka"	72,4	908	7—9	65,48	635	19	79,04	1 257	2	62,79	1 065	7	73,99	811	11	260	716	12—13	85,57	886	9	6 278
5.	Józef Pieczewski	Łódzki	„Foka"	65,1	771	13	78,89	935	2	78,09	1 230	4	63,44	1 072	6	74,13	818	9	247	671	19—21	77,28	712	24	6 209
6.	Manfred Blauert	NRD	„Foka"	72,4	908	7—9	83,71	1 042	1	73,60	1 099	15	66,21	1 103	2	74,07	813	10	148	321	28	80,88	788	15	6 074
7.	Henryk Muszczyński	Ostrowski	„Foka"	56,5	608	23—24	73,30	810	9	77,12	1 201	5—6	64,82	1 087	4	72,37	776	15	270	752	4—8	78,07	729	21	5 963
8.	Julian Ziobro	Jeleniogórski	„Foka"	72,4	908	7—9	60,60	526	23	75,17	1 145	11	57,49	1 006	12	75,36	842	6	268	745	10—11	79,40	757	18	5 929
9.	Jerzy Popiel	Wrocławski	„Foka"	164 km	216	29	78,75	932	3	78,62	1 243	3	64,15	1 080	5	73,52	801	12	270	752	4—8	84,21	857	14	5 883
10.	Edward Popiołek	Krakowski	„Foka"	71,8	897	11	77,33	900	6	77,04	1 199	7—8	53,97	967	13	68,45	689	24	139	289	29	75,11	667	28	5 608
11.	Stanisław Kluk	Stalowowolski	„Foka"	72,0	902	10	66,98	668	16	76,76	1 191	9	126 km	380	24	76,18	860	5	248	674	18	86,10	897	6	5 572
12.	Jerzy Adamek	Warszawski	„Foka"	117 km	137	33	78,41	924	4—5	76,28	1 177	10	183 km	636	14	72,98	789	14	270	752	4—8	91,54	1 011	1	5 426
13.	Marek Kochanowski	Gdański	„Foka"	57,0	617	21	62,25	563	21	67,09	910	27	61,29	1 048	9	70,90	743	18	269	748	9	79,50	759	17	5 388
14.	Adela Dankowska	Poznański	„Foka"	56,7	612	22	67,67	684	15	71,41	1 035	19	149 km	483	19	66,17	639	29	282	794	3	87,62	929	4	5 176
15.	Adam Witek	Kielecki	„Foka"	72,6	912	6	59,32	497	26—27	74,26	1 118	14	60,84	1 043	10	69,55	714	20	89	109	33—35	80,51	780	16	5 173
16.	Jerzy Góźdź	Ostrowski	„Foka"	79,7	1 042	2	59,51	502	25	73,10	1 084	16	154 km	506	17—18	62,09	549	33	268	745	10—11	74,23	648	29	5 076
17.	Franciszek Kępka	Bielski	„Foka"	61,2	696	18	72,28	787	10	72,53	1 068	17	62 km	93	35—37	78,24	905	4	285	805	1—2	76,44	694	26	5 048
18	Władymir Czuwikow	ZSRR	A-15	74,5	949	4	75,97	869	8	100 km	7	38	131 km	403	22	80,79	961	2	258	709	14—15	91,18	1 003	2—3	4 901
19.	Rajmund Jakób	Poznański	„Foka"	67,2	810	12	66,44	656	17	77,12	1 201	5—6	60 km	84	38	63,63	583	32	260	716	12—13	79,22	753	19	4 803
20.	Bogdan Jóźwicki	Radomski	„Foka"	54,3	564	26	65,84	643	18	70,30	1 003	21	60,00	1 034	11	66,81	653	28	107	176	31	77,72	721	22	4 795
21.	Józef Dankowski	Poznański	„Foka"	56,5	608	23—24	63,99	602	20	68,45	949	22	71 km	134	31	66,94	656	27	270	752	4—8	87,51	926	5	4 627
22.	Tadeusz Mikołajczyk	Wrocławski	„Foka"	58,1	637	20	57,45	455	32	67,15	911	26	124 km	371	25	72,15	771	16	236	632	23—24	78,24	732	20	4 509
23.	Pelagia Majewska	Warszawski	„Foka"	60,9	690	19	201 km	106	36—37	70,33	1 004	20	135 km	421	21	62,90	721	19	236	632	23—24	84,63	866	11	4 440
24.	Sławomir Kwiatkowski	Śląski	„Foka"	63,4	740	16	61,77	552	22	67,43	919	25	136 km	425	20	75,28	840	7	270	752	4—8	28 km	0	38	4 238
25.	Kazimierz Gorzkiewicz	Gdański	„Foka"	146 km	190	30	58,32	475	29	80,89	1 311	1	66 km	111	32—34	69,34	709	22	255	699	16	77,37	714	23	4 209
26.	Alfred Bzyl	Bydgoski	„Foka"	64,9	766	14	58,75	495	28	68,42	948	23	77 km	161	30	67,72	673	25	123	233	30	85,99	895	7	4 161
27.	Edward Makula	Śląski	„Foka"	114 km	186	31	59,32	497	26—27	72,42	1 063	18	168 km	568	16	73,37	798	13	89	109	33—35	84,42	862	12—13	4 085
28.	Adam Sosnowski	Białostocki	„Foka"	66 km	45	38	71,37	767	12	66,88	903	28	110 km	309	29	71,04	746	17	229	607	25	76,60	698	25	4 075
29.	Romuald Szamkołowicz	Szczeciński	„Foka"	63,1	733	17	55,03	401	35	66,34	888	29	154 km	506	17—18	62,03	548	34	94	130	32	84,42	862	12—13	4 068
30.	Janusz Wasilewski	Wrocławski	„Foka"	141 km	181	32	59,80	508	24	64,25	827	33	176 km	605	15	57,14	440	35	242	653	22	76,35	693	27	3 907
31.	Marek Pawluk	Stalowowolski	„Foka"	64,3	756	15	70,40	745	13	66,17	883	30	66 km	111	32—34	66,11	638	30	89	109	33—35	71,33	587	32	3 829
32.	Wiktor Sznurowski	Warszawski	„Foka"	47,3	433	28	77,01	893	7	67,70	928	24	116 km	336	27—28	69,41	710	21	151	332	27	16 km	0	39	3 632
33.	Józef Gorszczyński	Śląski	„Foka"	109 km	123	34	57,19	450	33	64,98	849	31	119 km	349	26	65,48	624	31	189	466	26	73,76	638	30	3 499
34.	Karol Karpar	Jugosławia	„Delfin"	36 km	0	39	58,14	471	30	58,03	643	35	116 km	336	27—28	68,79	697	23	247	671	19—21	70,61	572	33	3 393
35.	Dimitri Marasz	Jugosławia	„Delfin"	55,3	585	25	58,05	469	31	61,51	747	34	55 km	62	39	187 km	101	38	247	671	19—21	67,65	510	36	3 145
36.	Zbigniew Kudzewicz	Pomorski	„Foka"	81 km	72	37	202 km	106	36—37	64,67	839	32	62 km	93	35—37	168 km	88	37	35	0	39	71,48	591	31	1 789
37.	Henryk Lisiecki	Jeleniogórski	„Foka"	93 km	94	35	68,55	704	14	316 km	95	37	66 km	111	32—34	96 km	39	39	82	88	36	69,48	549	34	1 680
38.	Franciszek Szachewicz	Warszawski	„Foka"	91 km	90	36	118 km	51	39	377 km	120	36	128 km	389	23	67,62	669	26	47	0	37	49,84	137	37	1 456
39.	Jerzy Snitko	Warmińsko-Maz.	„Foka"	49,0 km/h	65	27	132 km	60	38	39 km	0	39	62 km	93	35—37	148 km	75	38	38	0	38	69,13	541	35	1 234

NA SZKOLNYM LOTNISKU

JEST ich kilkudziesięciu. Opuścili mury szkolne, wyszli z sal wykładowych na lotnisko. Włożyli kombinezony i od rana do nocy żyją tylko lotami. Ten kilkumiesięczny pobyt na lotnisku jest dla nich próbą sprawności fizycznej i psychicznej. Czy wszyscy będą zawodowymi pilotami? Przyszłość okaże...

Po raz pierwszy w podchorążackich mundurach przybyli tu latem ubiegłego roku. Stawiali wówczas „pierwsze kroki" w powietrzu na samolotach tłokowych, na „TS-8". Przeżywali niezapomniane chwile emocji, gdy po raz pierwszy wzbijali się w powietrze kreśląc linie nad złocistymi łanami zbóż i zielenią lasów. Instruktorzy czuwali nad nimi jak nad swoimi dziećmi. Nadszedł czas pożegnania się z instruktorami, z „Biesami" i z lotniskiem. Pora powrotu do wydziału wyszkolenia. Teraz znów są pod opieką tych samych instruktorów co w ubiegłym roku, bogatsi o wiedzę zdobytą w salach wykładowych. Ci sami instruktorzy, ci sami uczniowie... Inne są natomiast zadania stojące przed nimi, inne, zwiększone wymagania. Podchorążowie kończą bowiem drugi rok nauki w szkole. Uważają się już za doświadczonych uczniów, loty na samolotach tłokowych będą mieli już za sobą.



Por. pil. Jerzy Kanownik i jego trzej podchorążowie: Andrzej Leszczyński, Stanisław Kalinowski i Leszek Borc.

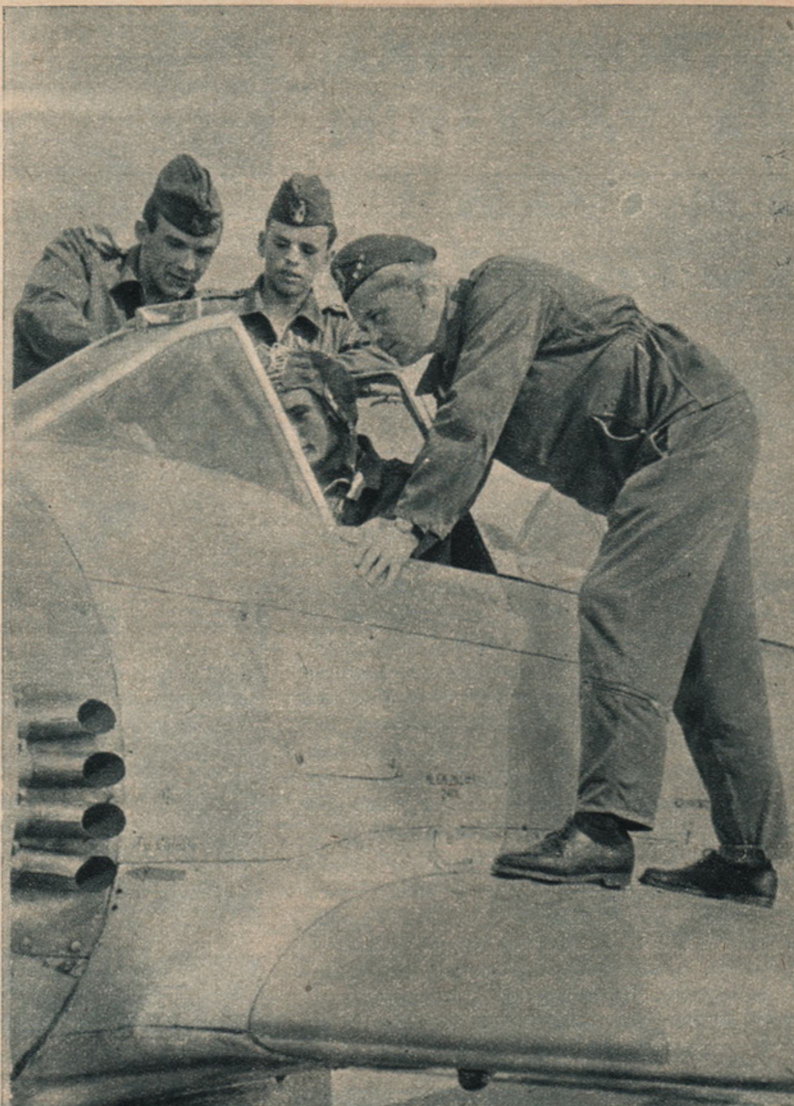
Codziennie, skoro świt wstają i o godzinie ósmej spotykają się z instruktorami. Uczestniczą w przygotowaniu do lotów, wypełniają swoje książki lotów, słuchają rad i wskazówek przełożonych, zapoznają się z zadaniami, jakie będą wykonywać w danym dniu. O godzinie dwunastej gdy pierwsza zmiana kończy loty, przyjeżdżają na lotnisko następni podchorążowie. Loty trwają na dwie zmiany. Pięć dni w tygodniu intensywnych lotów na dwie zmiany. Każdy z nich musi mieć wiele godzin tzw. czystego nalotu, bez osoby towarzyszącej. Uwzględniając pewne dodatkowe zajęcia, czasem niesprzyjające warunki atmosferyczne itp. — jest to program bardzo napięty. Każdy podchorąży musi być przeciętnie około jednej godziny w powietrzu dziennie. Silniki samolotów prawie nie milkną. Mechanicy z zakasanymi rękawami codziennie śpieszą się, by na dzień następny samoloty były znów gotowe do lotów. Jest to gorący okres — nie tylko ze względu na temperaturę, lecz i ze względu na wytężoną pracę.

W dniu mojej wizyty w szkole trwały również intensywne loty. W przerwie między pierwszą a drugą zmianą lotów zamieniłem kilka słów z grupą podchorążych por. pil. **Jerzego Kanownika.** Kanownik szkoli trzech podchorążych — tych samych co w ubiegłym roku. Każdy z nich ma już poza sobą po kilkadziesiąt godzin nalotu na „Biesach". Za kilkanaście minut będą wykonywać loty kontrolne w zasłoniętej kabinie i samodzielne loty po trasie.

Kpr. pchor. **Andrzej Leszczyński** przed przyjściem do szkoły dęblińskiej latał na szybowcach w Aeroklubie Gdańskim i na samolotach tłokowych w Aeroklubie Bydgoskim. Do lotnictwa przyszedł więc już z pewnym doświadczeniem lotniczym, mając opanowane podstawowe wiadomości teoretyczne i praktyczne. Powiada, że bardzo mu się podobają loty na „Biesach". Sęk w tym, że pchor. Leszczyński musi intensywnie nadrabiać program szkoleniowy. Przez pewien czas był chory, jego koledzy wykonują już bardziej skomplikowane zadania. Czy dogoni swoich kolegów? Zależy to nie tylko od niego i od instruktora. Częstym sprzymierzeńcem lub wrogiem w takim przypadku jest pogoda. Jak dotąd pogoda działa na korzyść pchor. Leszczyńskiego. Są wszelkie podstawy by sądzić, że razem z kolegami ukończy pomyślnie szkolenie lotnicze.

Drugi podchorąży **Stanisław Kalinowski** latał w Aeroklubie Warszawskim. Był także modelarzem. Jest nim nadal, pracując w wolnych chwilach w szkolnej modelarni. Powiada, że mimo iż teoria jest podstawą praktycznego szkolenia, to jednak o wiele przyjemniej jest na lotnisku, niż w salach wykładowych.

Trzeci z grupy por. Kanownika, pchor. **Leszek Borc** zapytany o wrażenia z lotów odrzekł, że lotnictwo jest jakby narkotykiem. Gdy się go raz skosztuje, to nigdy nie można o nim zapomnieć...



Instruktor, por. pil. Kanownik udziela ostatnich wskazówek swoim wychowankom przed lotami.

Pytam ich o rozrywki kulturalne, o warunki odpoczynku.

— Największą i najlepszą naszą rozrywką jest latanie — odpowiadają zgodnie. — Każdy dzień mamy wypełniony lotami i jesteśmy z tego zadowoleni.

Por. pil. Jerzy Kanownik, który od siedmiu lat jest instruktorem, lubi swoich wychowanków, wyraża się o nich pochlebnie.

— Najistotniejsze jest to, że rwą się do latania. Ja im tylko pomagam. Staram się, by mieli do mnie pełne zaufanie. Jest ono bowiem warunkiem powodzenia w szkoleniu. W ciągu mojej praktyki instruktorskiej tylko dwóch podchorążych, których szkoliłem, nie ukończyło szkoły lotniczej. Jednemu z nich, mimo usilnych starań z jego strony, nie wychodziło lądowanie, nie mógł go opanować. Cóż, zdarzają się i tego rodzaju przypadki. Drugi natomiast tracił orientację przestrzenną. Obydwaj z żalem musieli się rozstać z lotnictwem.

Ci trzej podchorążowie, których teraz szkolę, nie mają tego rodzaju trudności. Owszem, mają pewne niedociągnięcia, ale takie jak każdy inny podchorąży. Jestem ze swoich uczniów zadowolony.

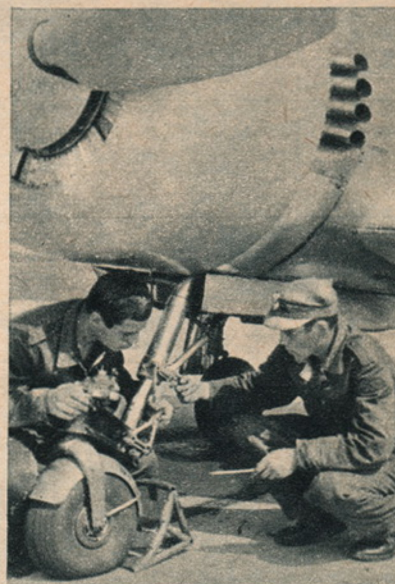
W tym roku, na szczęście, mamy pogodę jak na zamówienie. Wykonaliśmy program szkolenia w zwykłych warunkach atmosferycznych, nadeszły dni pochmurne i automatycznie mogliśmy realizować następny etap szkolenia. Pogoda jest pomyślna i dla tych, którzy nadrabiają zaległości.

Do zakończenia szkolenia lotniczego na „Biesach" pozostało już niewiele. Podchorążowie pożegnają się z instruktorami, a w przyszłym roku będą się szkolić na innych typach samolotów, na odrzutowych.

Niedługo przybędą na lotnisko ich młodsi koledzy. Będą się uczyć tych tajników lotniczych, które zdobyli ich koledzy w ubiegłym roku.

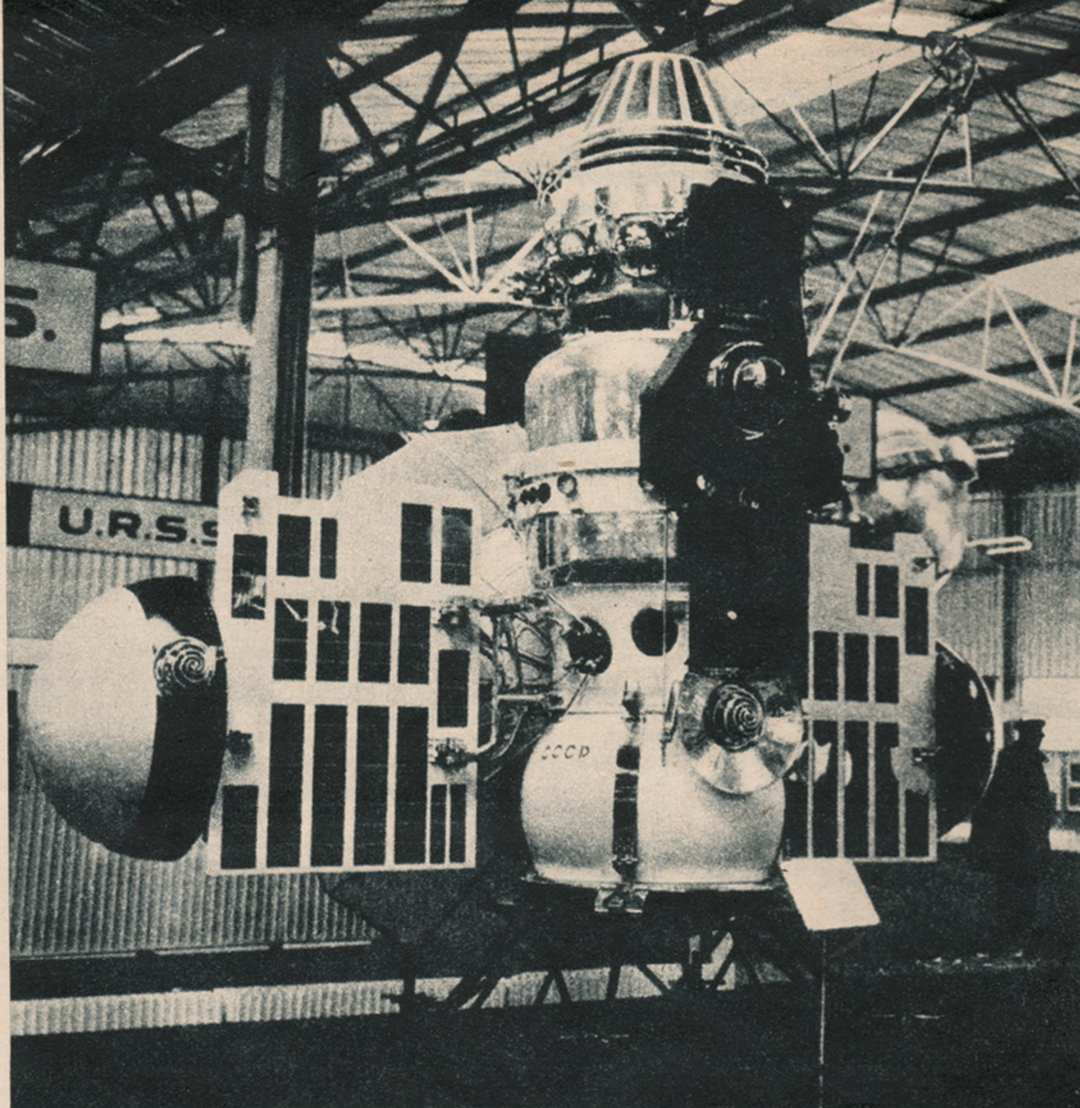
Szkolenie podchorążych trwa intensywnie od wczesnych dni wiosennych do późnej jesieni. I tak każdego roku...

HENRYK SZCZYPEK



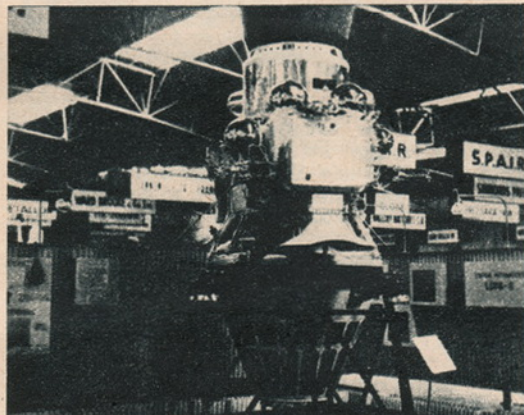
„Mechanicy codziennie śpieszą się, by na dzień następny samoloty były znów gotowe do lotów"...

ASTRONAUTYKA NA PARYSKIM SALONIE LOTNICZYM



Fragmenty radzieckiego stoiska kosmicznego na XXVII Salonie Paryskim. Sonda „Wenus-3".

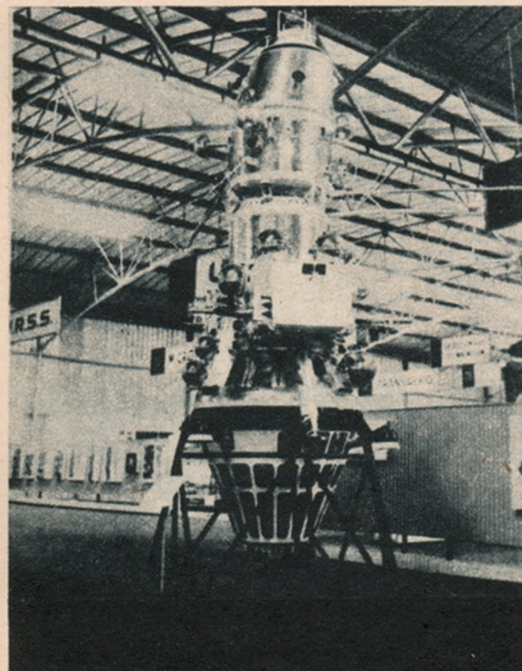
OPRÓCZ rewelacyjnego WOSTOKA, Związek Radziecki demonstrował na XXVII Salonie Paryskim szereg satelitów, sond międzyplanetarnych i księżycowych. Stoisko radzieckie zajmowało w jednej z hal powierzchnię wynoszącą prawie 1 000 m². Wszystkie eksponaty kosmiczne były wiernymi kopiami oryginałów i zwracały powszechną uwagę precyzją wykonania. Między eksponatami sonda „Wenus-3", która wystartowała w stronę planety Wenus 12 listopada 1965 r., a dotarła w rejon planety przelatując w odległości 24 000 km. w dniu 27 lutego 1966 roku. Jest ona już obiektem historycznym. Na osobnych stoiskach „Łuna-9 i 10" — sondy, które przekazały pierwsze obrazy z naturalnego satelity Ziemi. Obok ustawiono sławnego mimo „młodości" satelitę meteorologicznego „Kosmos-144", Satelita ten wyrzucony w roku bieżącym (28 lutego) przesyła obrazy chmur i służy światowej sieci meteorologicznej. Niedawno w pobliżu Madagaskaru wykryto dzięki pomocy tego satelity groźny tajfun. Prasa francuska komentując wysoką sprawność „Kosmosa-144" informuje przy okazji, że pierwszy radziecki satelita meteorologiczny typu „Kosmos-122" wyrzucony został z Bajkonuru dnia 25 czerwca 1966 w obecności prezydenta de Gaulle'a.



Sonda księżycowa „Łuna-10" (powyżej i u dołu).



„Łuna-9", sonda, która przesłała pierwsze zdjęcia Srebrnego Globu.



Szczególne zainteresowanie budzi również satelita telekomunikacyjny typu „Mołnia-1", szeroko znany z próbnej retransmisji obrazów telewizji kolorowej między Moskwą i Paryżem. Wspomniany satelita „Kosmos-144" wraz z nowym „Kosmosem-156" tworzą tak zwany w ZSRR „Kosmiczny System Meteor". W skład tego systemu wchodzą, oprócz satelitów, naziemne stacje odbiorcze i opracowujące uzyskane informacje, służba kontroli przyrządów i obliczeniowa. Na satelitach zabudowane jest następujące wyposażenie: kamery telewizyjne do rejestracji obrazów chmur, pokrywy lodowej i śnieżnej na oświetlonej i nieoświetlonej stronie naszej planety, aparatura pracująca na podczerwieni, służąca do pomiaru temperatury chmur i powierzchni Ziemi oraz do zdjęć; aparatura aktynometryczna do pomiaru i rejestracji intensywności promieniowania cieplnego; aparatura elektryczna i elektronowa. Źródłem energii elektrycznej na satelitach meteorologicznych są ogniwa słoneczne z automatyczną orientacją na Słońce oraz baterie chemiczne.

Informacje uzyskiwane za pośrednictwem satelitów gromadzone są w jednym centralnym ośrodku w Moskwie, skąd przekazywane są krajowym i zagranicznym stacjom współdziałającym w światowym systemie wymiany informacji pogodowych.

W pawilonie kosmicznym Salonu okazale prezentowały się również francuskie eksponaty. Po raz pierwszy pokazano na przykład makietę satelity D-2, ujawniającą szereg szczegółów konstrukcyjnych. Satelita ten o masie 90 kg jest mikroksiężycem „drugiej generacji"; stabilizowany będzie za pomocą małych silników (ze sprężonym gazem), których impulsy zastąpią dotąd stosowane ustatecznianie magnetyczne lub obrotowe. I to jest duża nowość, jeśli chodzi o kosmiczny przemysł Francji. Start satelity na orbitę 450/900 km przewidziano na rok 1969 z nowego ośrodka w Gujanie.

Również po raz pierwszy francuskie zakłady SEPR demonstrowały silnik rakietowy H-3,5 pracujący na ciekłym tlenie i wodorze. Ciąg silnika 1 000 kG. Stany Zjednoczone AP pokazały ostatni model rakietoplanu X-15 z dobudowanymi zbiornikami paliwa. Wśród eksponatów amerykańskich z zaciekawieniem oglądano sondę „Mariner-5", również obiekt dotąd nie znany szerszemu ogółowi. Oto kilka informacji o tym satelicie, pędzącym obecnie w przestrzeni kosmicznej w stronę Wenus (start nastąpił w dniu 14 czerwca). Masa 245 kg, rozpiętość — 5,5 m, wysokość — 2,9 m, 17 640 ogniw słonecznych umieszczonych na czterech płaszczyznach daje moc 370 W (w pobliżu Ziemi), a 550 W (w pobliżu Wenus).

Osobnym tematem, związanym z techniką rakietową demonstrowaną na tegorocznym Salonie, były rakiety o przeznaczeniu wojskowym. Pomijając na razie ten temat, jako wymagający specjalnego opracowania, trzeba zauważyć, że wśród producentów śmiercionośnych broni przoduje USA i NRF. (E).

LOTNICTWO NA PO-67

PO-67, to POZNAŃ-67, a ściślej XXXVI Międzynarodowe Targi Poznańskie. Targi te posiadają już 725-letnią tradycję. Współczesne Międzynarodowe Targi Poznańskie istnieją czterdzieści siedem lat; w tym okresie odbyło się trzydzieści sześć imprez. W roku bieżącym w PO-67 udział wzięło około 2 500 wystawców z 46 krajów świata.

Polski przemysł lotniczy posiada ponad czterdziestoletnie tradycje. Jest on obecnie jedną z silniejszych gałęzi przemysłowych Polski Ludowej z dominującą przewagą produkcji eksportowej. W roku bieżącym zorganizowany został jedenasty z kolei udział naszego przemysłu lotniczego w Międzynarodowych Targach Poznańskich.

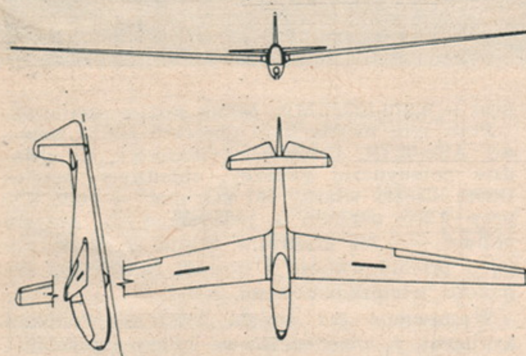
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

TEGOROCZNA ekspozycja przemysłu lotniczego PRL stanowiła istotny przewrót w dotychczasowej praktyce targowej. I to zarówno pod względem formy, jak i treści. A więc w odróżnieniu od okresu, gdy eksponaty przemysłu lotniczego utykano jakby wstydliwie po kątach terenu targowego w różnych tak zwanych grupach towarowych — od trzech lat przyjęto i realizowano słuszną koncepcję ekspozycji typu koncernu wielobranżowego. W tym roku przemysł lotniczy uczynił dalszy krok, lokalizując swoją ekspozycję w centralnej części MTP, w dwóch pawilonach krytych o łącznej powierzchni 1 000 metrów kwadratowych oraz na przyległych do nich terenach otwartych o powierzchni około 2 000 metrów kwadratowych. Zgrupowano tam około trzystu eksponatów z czterech podstawowych dziedzin będących domeną Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego, a więc: lotnictwa, silników wysokoprężnych, chłodnictwa przemysłowego i hydrauliki siłowej. Poza omawianą centralną ekspozycją nasz przemysł lotniczy wystawiał wiele pojedynczych eksponatów na stoiskach przemysłu obrabiarkowego, stoczniowego, elektrotechnicznego, motoryzacyjnego i innych.

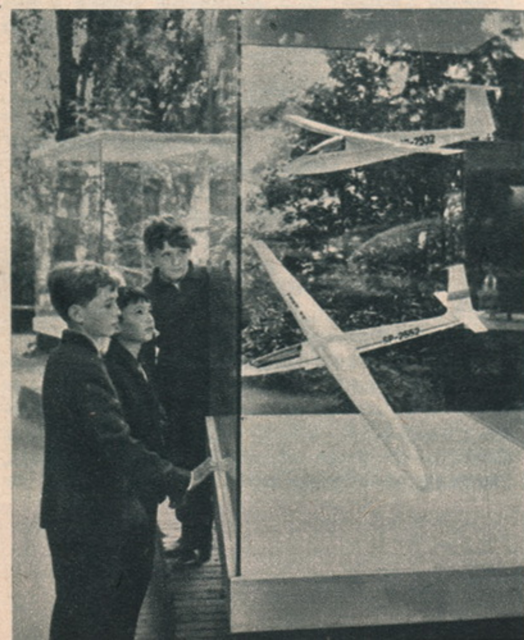
Przed przystąpieniem do wędrówki po lotniczych targach MTP trudno nie zwrócić uwagi na efektowną oprawę architektoniczną i plastyczną pawilonów polskiego przemysłu lotniczego. Projektant (inż. arch. Błażejewski) umiejętnie wykorzystał możliwości przemysłu lotniczego w dziedzinie lekkich stopów, łącząc srebrzysty metal z ciemnoczerwoną, białą i niebieską barwą wnętrz. Prosto i nowocześnie. Dominowało to co jest najważniejsze — eksponaty.



Śmigłowiec turbinowy polskiej produkcji Mi-2 w wersji rolniczej.



Wyżej: Szybowiec SZD-9 „Bocian-1E". Niżej: Przed gablotą z modelami szybowców SZD-30 „Pirat" (u góry) i SZD-31 „Zefir-4".



SZYBOWCE

Zaczniemy od szybowców, które wystawiono bądź w naturze, bądź w postaci modeli wykonanych w skali 1 : 10. Były to wszystko szybowce ze znanym w świecie znakiem firmowym SZD: SZD-9 bis „Bocian-1E", SZD-22 „Mucha-Standard", SZD-24 „Foka-4A", SZD-21 „Kobuz-3", SZD-31 „Zefir-4" i SZD-30 „Pirat". Większość tych szybowców jest już dobrze znana naszym Czytelnikom zarówno z opisów technicznych, jak i świetnych wyników uzyskanych nawet na mistrzostwach świata. Zatrzymamy się więc dłużej tylko przy nowościach dodając, że szybowiec „Pirat" był też demonstrowany na tegorocznym Salonie Lotniczym w Paryżu.

SZD-9 bis „Bocian-1E", to nowa wersja dwumiejscowego szybowca szkolno-treningowego, zdolnego również do lotów wyczynowych. Wszechstronność i niezawodność „Bociana" uczyniła go jednym z najpopularniejszych szybowców dwumiejscowych na świecie. W nowej wersji zastosowano cały szereg ulepszeń konstrukcyjnych i technologicznych, które jeszcze bardziej podnoszą zalety użytkowe „Bociana". „Bocian-1E" ma doskonałość — 26 przy prędkości lotu 80 km/h, minimalne opadanie — 0,82 m/s przy prędkości lotu 71 km/h, maksymalną prędkość dopuszczalną 210 km/h oraz maksymalny ciężar całkowity — 540 kG. Zewnętrznie nowy szybowiec różni się od poprzedniego zmienionym kształtem osłony kabiny i podwoziem. Konstrukcja drewniana.

SZD-31 „Zefir-4", to jednomiejscowy szybowiec wysokowyczynowy klasy otwartej. Konstrukcja drewniana z szerokim wykorzystaniem tworzyw sztucznych. Zewnętrznie „Zefir-4" powtarza w zasadzie układ „Zefira-3", różniąc się jednak dość istotnie w szczegółach konstrukcyjnych i technologicznych.

SAMOLOTY

A teraz kolej na samoloty. Wystawiona w naturze „Wilga-32X" to nowo oznaczona wersja całkowicie metalowego samolotu czteromiejscowego PZL-104 z silnikiem Continental 0-470 L o mocy 225 KM, przeznaczona na eksport do krajów strefy dolarowej (poprzednio „Wilga-3 C"). Inne samoloty pokazano w postaci modeli wykonanych w skali 1 : 10. Były to samoloty: PZL-101 „Gawron", PZL-104 „Wilga-35" (poprzednio „Wilga-3") z silnikiem gwiazdowym AI-14 R o mocy 260 KM, AN-2 oraz TS-11 „Iskra".

Dwumiejscowy samolot szkolno-treningowy „Iskra" jest wyposażony w silnik turboodrzutowy SO-1 (o którym mówimy dalej), rozwija prędkość maksymalną — 800 km/h (przy ciężarze całkowitym 3 550 kG prędkość maksymalna — 750 km/h), prędkość przelotową — 600 km/h, prędkość wznoszenia — 21 m/s, ma pułap praktyczny — 12 000 do 13 000 m, zasięg — 1 000 km, czas trwania lotu — 2 h 15 min, rozbieg — 500 do 600 m, dobieg — 650 m oraz ciężar własny — 2 375 do 2 450 kG, użyteczny — 650 do 1 150 kG i całkowity — 3 100 do 3 600 kG. Maksymalna prędkość dopuszczalna — M = 0,9. Konstrukcja całkowicie metalowa, półskorupowa. Rozpiętość — 10,06 m, długość — 11,15 m, wysokość — 3,37 m, powierzchnia nośna — 71,5 m^2, obciążenie powierzchni — 200 kG/m^2, obciążenie ciągu — 3,1 kG/kG. „Iskra" jest przeznaczona do szkolenia podstawowego i treningu dla zaawansowanych pilotów, łącznie z pełną akrobacją i lotami bez widoczności. Samolot może startować i lądować na lotniskach trawiastych. Prędkość lądowania — 170 km/h. Samolot ustanowił w 1964 roku cztery rekordy międzynarodowe i był wystawiony w naturze na Międzynarodowych Targach w Poznaniu w 1966 roku.

Pozostałe samoloty są już dobrze znane naszym Czytelnikom.

ŚMIGŁOWCE

Przechodzimy do śmigłowców. W tym roku mogliśmy oglądać w naturze w Poznaniu śmigłowiec turbinowy Mi-2 w wersji rolniczej. Inne wersje tego śmigłowca: pasażerska, transportowa i sanitarna były pokazane w postaci modeli wykonanych w skali 1 : 10 i 1 : 5.

Śmigłowiec Mi-2 jest konstrukcji metalowej. Ma on dwa silniki turbinowe GTD-350 o łącznej mocy 800 KM. Dzięki hamowanym kołom podwozia śmigłowiec może lądować nawet na terenie pochylnym o skłonie dochodzącym do 30 stopni.

Śmigłowiec rolniczy Mi-2 jest wyposażony z obu stron kadłuba w zbiorniki na ciekłe lub sproszkowane środki chemiczne oraz kolektory zaopatrzone w opryskiwacze dla płynnych chemikaliów lub tunele rozpylające proszki. W zbiornikach mieści się łącznie 700 do 1 200 kG chemikaliów rolniczych.

CIĄG DALSZY NA STRONIE 10

LOTNICTWO NA PO-67

CIĄG DALSZY ZE STRONY 9

Zdjęcia: MARIAN KOBRZYŃSKI

Śmigłowiec Mi-2 jest produkowany od dwóch lat z licencji radzieckiej. Warto jednak podkreślić, że dokumentacja radziecka dotyczyła prototypu. Opracowanie produkcji seryjnej tego śmigłowca, to już dzieło pracowników polskiego przemysłu lotniczego. Śmigłowiec zawiera cały szereg nowych rozwiązań konstrukcyjnych i technologicznych, o których pisaliśmy już w naszym tygodniku. Dodajmy, że jeden z polskich Mi-2 był już pokazany w tym roku na Salonie Lotniczym i Astronautycznym w Paryżu. Cenną cechą tego śmigłowca jest łatwa wymiana urządzeń i wyposażenia, tak że przejście z jednej wersji do drugiej trwa zaledwie dwie godziny i może być dokonana nawet w warunkach polowych.

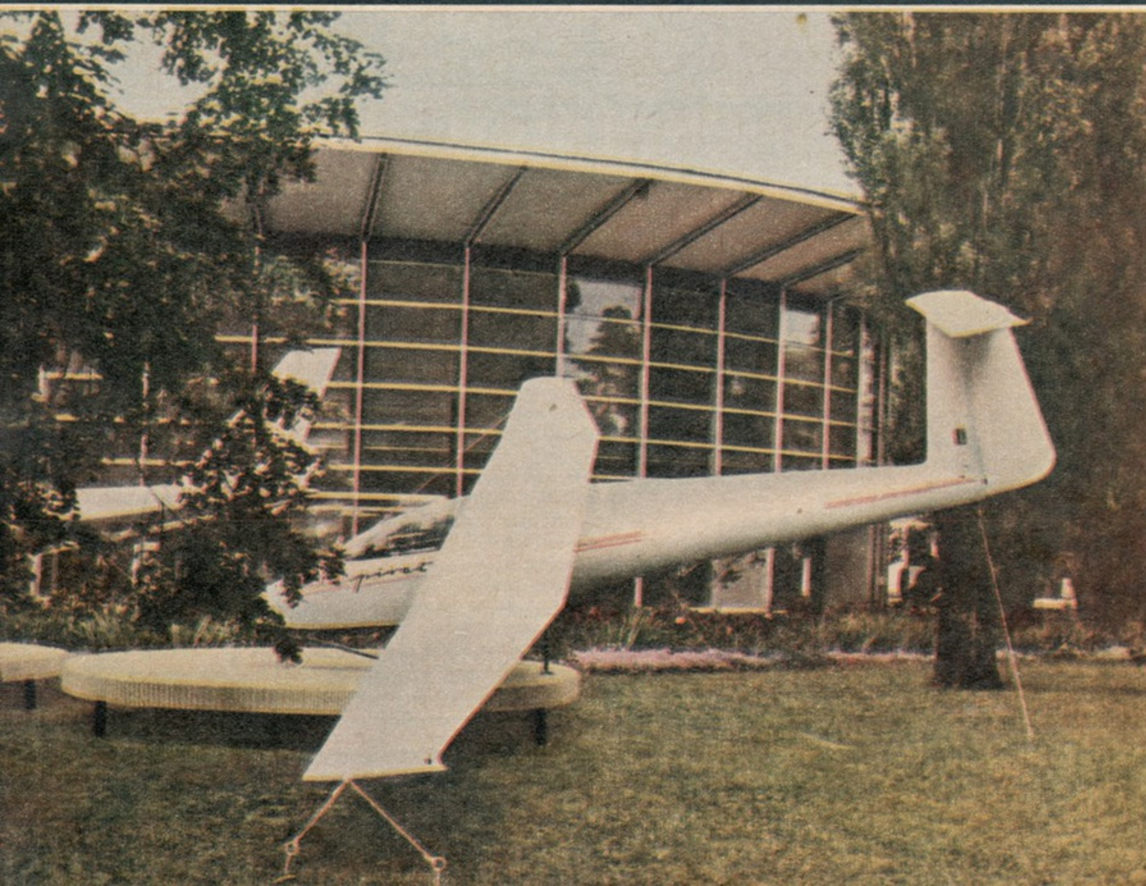
SILNIKI

Wśród silników lotniczych zgrupowanych w pawilonie zwracał uwagę pokazany po raz pierwszy silnik turboodrzutowy SO-1 o ciężarze — 300 kG, ciągu — 1 000 kG przy 15 600 obr/min i jednostkowym zużyciu paliwa — 1,045 kG/kG/h przy prędkości przelotowej. Jest to silnik polskiej konstrukcji, stanowiący napęd samolotu „Iskra". Znajduje się on w produkcji. O tym dużym osiągnięciu naszych konstruktorów i pracowników przemysłu lotniczego postaramy się niebawem napisać obszerniej.

Eksponowano też znany już z ubiegłorocznych MTP silnik turbinowy GTD-350 o ciężarze 135 kG i mocy 400 KM, przeznaczony do napędu śmigłowców (np. Mi-2) i ewentualnie małych samolotów turbośmigłowych. Jednostkowe zużycie paliwa w silniku GTD-350 wynosi — 0,370 kG/KM/h. Silnik jest w produkcji.

Obok: Silnik turboodrzutowy polskiej konstrukcji i produkcji SO-1, pokazany po raz pierwszy na tegorocznych Międzynarodowych Targach Poznańskich. Jest to nowe, cenne osiągnięcie polskiego przemysłu lotniczego. Z prawej: Samolot PZL-104 „Wilga-32 X".

Szybowiec jednomiejscowy SZD-30 „Pirat" przed pawilonem przemysłu lotniczego. W głębi — szybowiec SZD-24 „Foka-4".



Poza tym można było obejrzeć silnik tłokowy ASz-62 IR. Dziewięciocylindrowy, w układzie pojedynczej gwiazdy, chłodzony powietrzem. Ciężar własny 567 kG, moc — 1 000 KM przy 2 200 obr/min i jednostkowym zużyciu paliwa — 0,280 kG/KM/h. Silnik służy do napędu produkowanego z licencji radzieckiej samolotu wielozadaniowego AN-2.

Wystawiono też śmigła lotnicze produkcji krajowej. A więc: metalowe śmigło czterołopatowe z piastą, stanowiące wyposażenie samolotu AN-2, śmigło dwułopatowe z laminatu szklanego US-115 stosowane w samolocie PZL-104 „Wilga" oraz kompletne śmigło o nastawnym skoku W530-D11, z przeznaczeniem dla samolotu PZL-101 „Gawron".

PRZYRZĄDY

Ekspozycja lotniczych przyrządów pokładowych, osprzętu elektrycznego i aparatury pomiarowo-kontrolnej obejmowała szeroki wachlarz typów produkowanych przez polski przemysł lotniczy do szybowców, samolotów i śmigłowców. Były tam: prędkościomierze, wariometry skrzydełkowe i membranowe, busole, sztuczne horyzonty, chyłomierze, zakrętomierze, rurki spiętrzeniowe, regulatory i sygnalizatory ciśnienia, termometry, manometry, obrotomierze, silniki elektryczne, a także aparatura tlenowo-szybowcowa, samolotowa i spadochronowa, jak SAT-5, UT-12, UT-15 i UT-18 oraz elementy sprężyste wszelkiego rodzaju (mieszki, przepony, membrany itp.).

POLSKI PRZEMYSŁ LOTNICZY I DEWIZY

Jak wynika choćby z tego pobieżnego przeglądu, polski przemysł lotniczy przygotował bardzo bogatą ofertę eksportową na XXXVI MTP. Nic w tym dziwnego! Przecież pod względem aktywności eksportowej przemysł zgrupowany w Zjednoczeniu Przemysłu Lotniczego i Silnikowego należy do czołówki polskiego przemysłu. A oto kilka danych z targowej konferencji prasowej Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego. Gdy zliczy się eksport bezpośredni oraz dostawy półfabrykatów, części i wyposażenia do wyrobów gotowych eksportowanych przez inne dziedziny przemysłu, to okaże się, że za granicę dociera aż 80 procent całej produkcji Zjednoczenia. Tylko sam roczny eksport bezpośredni stanowi równowartość około 125 milionów dolarów. Toteż daje jakieś pojęcie o randze przemysłowej naszej Ojczyzny!

Jeśli przyjmiemy poziom eksportu przemysłu lotniczego w 1958 roku za 100 procent, to w 1960 roku wynosił on 102 procent, w 1961 roku — 190 procent, w 1964 roku — 270 procent, a w 1966 roku — 290 procent. Tak więc na przestrzeni ostatniego dziesięciolecia przemysł lotniczy uzyskał aż trzykrotny wzrost eksportu produkcji. Dalsze wysiłki, których wynikiem jest również tegoroczna ekspozycja poznańska, mają w najbliższych latach zapewnić utrzymanie tempa 20—30-procentowych rocznych przyrostów eksportu.

Oczywiście, eksport Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego to nie tylko szybowce, samoloty, śmigłowce i silniki lotnicze, ale

również kompletne obiekty przemysłowe (np. zakład z programem wytwórczym opartym na polskiej „Wildze" w Indonezji), przyrządy pokładowe i części zamienne. Dalej — silniki wysokoprężne, motocykle, obrabiarki różnego rodzaju, urządzenia chłodnictwa przemysłowego itp.

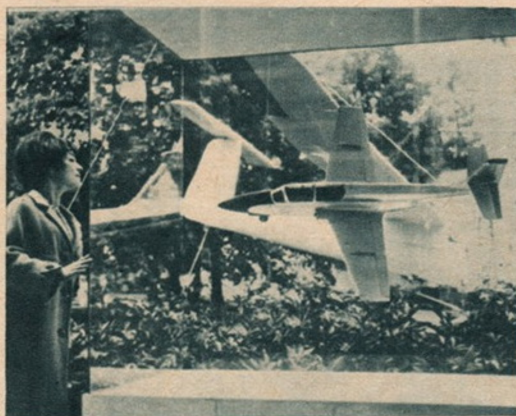
Wyroby polskiego przemysłu lotniczego docierają do ponad 50 krajów świata na pięciu kontynentach.

Jeśli chodzi o szybowce, to sponad 2 000 szybowców zbudowanych w Polsce Ludowej blisko 600 wyeksportowano do 33 krajów świata. Największą karierę eksportową zrobiły szybowce: „Mucha", „Jaskółka", „Bocian", „Foka" i „Zefir". W roku bieżącym wchodzi do eksportu szybowiec „Bocian-1 E" oraz „Pirat", które właśnie oglądaliśmy w Poznaniu.

Samoloty gospodarcze polskiej produkcji są użytkowane w rolnictwie: ZSRR, Bułgarii, Węgier, Jugosławii, Austrii, Finlandii, Hiszpanii, Indii, Turcji i innych krajów. Wszędzie cieszą się wysokim uznaniem.

Nasze lotnicze przyrządy pokładowe ze znakiem PZL są eksportowane nie tylko do wielu krajów europejskich, ale również do Kanady,





Model odrzutowego samolotu szkolno-treningowego „Iskra"

Stanów Zjednoczonych AP, Indii, Australii. Cechuje je nowoczesność konstrukcji i niezawodność działania w różnych warunkach klimatycznych.

Nową formą eksportu polskiego przemysłu lotniczego są usługi agrolotnicze. Wchodzi w to zarówno sprzedaż sprzętu lotniczego z bazami naziemnymi i obsługą, bądź tylko sprzedaż usług wykonywanych przez naszych pilotów na polskich samolotach. Ta forma eksportu ma szczególne szanse w krajach rozwijających się. Ostatnio wygrano dwa przetargi (Egipt i Sudan) na opylanie środkami chemicznymi 242 000 feddanów plantacji bawełny (1 feddan = 0,42 ha). Oczekuje się, że już pierwszy rok rozszerzenia tej formy eksportu lotniczego da około 500 000 dolarów.

Szeroki też jest zakres udziału polskiego przemysłu lotniczego w targach i wystawach międzynarodowych.

Wyroby polskiego przemysłu lotniczego są wysoko cenione na rynkach zagranicznych. Nasz przemysł stał się uznanym partnerem firm o takich nazwach światowych, jak: Leyland, Henschel, Rols-Royce, Peugeot, Burmeister-Wain i innych.

WYSTAWCY ZAGRANICZNI

A co lotniczego pokazali inni wystawcy na tegorocznych Targach Poznańskich? Przede wszystkim — Związek Radziecki. Czołowe miejsce tego kraju wśród światowych producentów sprzętu lotniczego znalazło swoje odbicie również w pawilonie radzieckim. Pokazano więc duże modele redukcyjne aktualnych nowości eksportowych przemysłu lotniczego ZSRR. Były to modele samolotów: AN-2M (śmigłowy samolot gospodarczy), AN-24T (turbośmigłowy samolot transportowy), AN-24W (lub AN-24B według oznaczeń alfabetem łacińskim, spotykanych u nas i w krajach zachodnich; turbośmigłowy samolot pasażerski), Tu-134 (turboodrzutowy samolot pasażerski), Tu-144 (naddźwiękowy odrzutowiec pasażerski), Tu-154 (turboodrzutowy samolot pasażerski, który ma być następcą znanego Tu-104), Jak-40 (turboodrzutowy samolot dyspozycyjny i pasażerski) oraz IŁ-62 (turboodrzutowy samolot pasażerski dalekiego zasięgu). Poza tym były modele śmigłowców: W-8 (Mi-8), W-10 (Mi-10), Mi-6 oraz Ka-26. Ten ostatni konstrukcji inż. N. Kamowa, pozostałe — dra inż. M. Mila.

W niezwykle bogatej ekspozycji radzieckiego przemysłu elektronicznego nie zabrakło urządzeń laserowych, przy użyciu których uczeni tego kraju dokonali pomiaru odległości Księżyca od Ziemi z dokładnością do 180 m! Poza tym było wiele obrabiarek o poziomie światowym, a wśród nich urządzenie „Łucz-1" do obróbki w łuku świetlnym oraz aparatura bardzo interesująca specjalistów medycyny lotniczej.

Rumunia pokazała bogaty asortyment paliw pochodzenia naftowego oraz nowoczesne cysterny samochodowe do przewozu benzyny.

Kraje zachodnie ograniczyły się (podobnie jak w poprzednich latach) do wystawienia różnych urządzeń elektronicznych do lądowania w warunkach złej widoczności, środków łączności, aparatury kontrolno-pomiarowej, obrabiarek oraz pojazdów specjalnych dla służb lotniskowych.

Jeszcze słowo o egzotycznej Japonii. Wprawdzie w tym roku można było zauważyć tylko sześć firm japońskich wyspecjalizowanych w metalurgii i elektronice, ale już w roku przyszłym kraj ten zamierza brać oficjalny udział w Targach Poznańskich. I to na dużą skalę. Jak wynikało z rozmów, nie wykluczone jest, że za rok zobaczymy w Poznaniu między innymi znane małe rakiety badawcze będące specjalnością Japonii oraz wiele urządzeń z elektroniki lotniczej.

*

Na zakończenie mała ciekawostka. Obok pawilonu Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego znajduje się jeziorko. Otóż ktoś wpadł na świetny pomysł reklamowy, aby je... zamrozić. Tak powstało sztuczne lodowisko o powierzchni kilkuset metrów kwadratowych, na którym można było oglądać efektowne popisy mistrzów w jeździe figurowej na lodzie. Czego to przemysł lotniczy nie potrafi! *)

JANUSZ WOJCIECHOWSKI

---

*) **Jeśli tylko zechce** (dopisek pilotów czekających cierpliwie od lat na nowe samoloty sportowe w aero-

SPORT SPADOCHRONOWY

● **Skoczek** spadochronowy z NRD — Günter Gerhardt dokonał niezwykłego wyczynu na zawodach w czechosłowackiej miejscowości Breclav. W skoku kombinowanym z wysokości 1 000 m trzykrotnie wylądował on dokładnie w centrum koła, gromadząc w trzech skokach maksymalną ilość punktów — 750.

● **Na lotnisku** Hodkovice (CSRS) aeroklub Liberec przeprowadził zawody spadochronowe w skokach na celność lądowania, z wysokości 600 m, z natychmiastowym otwarciem spadochronu. Na starcie stanęło 17 zawodników z trzech aeroklubów: Liberec, Hodkovice i Ceska Lipa. Pierwsze miejsce zdobył Ladislav Brodsky — 449,4 pkt., drugie Jurij Vonka — 448,9 pkt., trzecie Karel Kubat — 438 pkt (wszyscy z Liberca). Jedyna kobieta, Eva Tumova (Liberec), zajęła piąte miejsce.

SPORT SAMOLOTOWY

● **Mistrzostwa** szybowcowe Austrii, które odbyły się w Klagenfurcie w końcu maja br., przyniosły tytuł mistrza w klasie otwartej Alfowi Schubertowi z Zell am See — 4 582,7 pkt. Drugi był Johann Fritz z Wörschach — 4 266,6 pkt. W klasie standard mistrzem został Erich Schreibmaier — 5 065,2 pkt. (na Ka-6E), wicemistrzem Harro Wödl — 4 906,6 pkt (na Ka-6CR). W klasie otwartej na starcie stanęło 12 pilotów, w tym 1 z NRF i jeden ze Szwajcarii. W klasie standard — 21 pilotów, wyłącznie z Austrii.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

SAMOLOT odrzutowy „Trident" brytyjskich linii BEA obleciał niedawno trasę o długości 26 500 km bez pilota. Jest to pewnego rodzaju rekord światowy. W ciągu 35 godzin samolot przeleciał nad 9 krajami europejskimi. Automatyczny system lądowania był użyty 27 razy na 15 różnych lotniskach, w tym w Nicei, Paryżu, Sztokholmie, Frankfurcie n.M i Londynie. Załoga samolotu kierowała nim ręcznie tylko przez krótki okres 24 minut, przed lądowaniem dla skontrolowania aparatury.

W STOLICY Szwajcarii podpisano porozumienie o nawiązaniu bezpośredniej łączności lotniczej między Moskwą i Zurychem. Jest to już 54 porozumienie o nawiązaniu łączności lotniczej między ZSRR i innymi państwami.

„BESTSELLEREM" zachodnioeuropejskiego przemysłu lotniczego jest... holenderski Fokker „Friendship". Ogólna ilość zamówień osiągnęła ostatnio liczbę 425 maszyn tego typu. Jest to rekord na warunki zachodnioeuropejskie.

LINIE „Saudi Arabian Airlines" przystąpiły do IATA (międzynarodowe stowarzyszenie przewoźników powietrznych), jako 102 członek tej organizacji. Obecnie IATA liczy 88 członków zwyczajnych i 14 nadzwyczajnych, z 85 państw.

LOTNICTWO WOJSKOWE

▲ **W POBLIŻU** bawarskiego miasteczka Ernsgaden rozbił się naddźwiękowy myśliwiec Bundeswehry typu „Starfighter". Pilot uratował się skacząc ze spadochronem. Tak więc ogółem od 1961 roku rozbiły się w NRF 72 „Starfightery".

▲ **SIŁY** powietrzne USA wyczerpały zapasy bomb lotniczych przechowywanych od czasu II wojny światowej. W związku z tym na bieżący rok wyasygnowano 1,5 mld dolarów na uzupełnienie bomb do działań w Wietnamie.

▲ **DOWÓDZTWO** lotnictwa australijskiego zakupiło 12 szwajcarskich samolotów turbośmigłowych „Pilatus Turboprop" do celów transportu, rozpoznania, łączności i ratownictwa. O wyborze tego typu samolotów zadecydowały długotrwałe próby, które wykazały wszechstronność zastosowania szwajcarskich samolotów, doskonałe własności krótkiego startu i lądowania, prostota budowy i obsługi.

▲ **PIERWSZE** loty odbył pięciomiejscowy śmigłowiec francuski SA-340 oraz cywilna wersja śmigłowca wojskowego „Super Frelon" SA-321F. Śmigłowiec SA-340 będzie obecnie budowany wspólnie przez francuskie zakłady Sud Aviation i angielskie Westland dla potrzeb lotnictwa wojskowego Francji i Anglii.

POMNIK CZKAŁOWA

8 czerwca br. minęło 30 lat od dnia rozpoczęcia sławnego lotu radzieckich lotników W. P. Czkałowa, G. F. Bajdukowa i A. W. Bieliakowa z Moskwy przez Biegun Północny do USA, bez międzylądowania.

W dniu 18.VI. 1937 r. załoga, pod dowództwem Walerego Czkałowa, na samolocie konstrukcji A. N. Tupolewa — ANT-25, wystartowała z lotniska Szełkowo pod Moskwą i po locie trwającym 63 godziny 25 minut lądowała w dniu 20.VI. 37 r. na lotnisku pod Portlandem w USA, pokonując w linii prostej odległość 8 504 km. (Samolot przeleciał około 10 tys. km nad lądami, zaś 5 900 km nad morzami, oceanami i lądami).

Wyczyn ten, pierwszy tego rodzaju na świecie, był prawdziwym triumfem radzieckiego lotnictwa, zaś Czkałow i jego towarzysze lotu stali się bohaterami w oczach nie tylko społeczeństwa ZSRR, ale i całego świata. Jak wspomina żyjący do dziś uczestnik lotu Bohater Związku Radzieckiego Aleksander Bieliakow, celem lotu nie było ustanowienie rekordu, lecz zbadanie możliwości wykonywania lotów przez Biegun Północny do Ameryki, poznanie warunków meteorologicznych nad Arktyką, rodzaju zachmurzenia itp. Jednym z zadań Czkałowa i jego towarzyszy było m. in. opracowanie sposobów nawigacji lotniczej podczas lotów przez Biegun, gdzie — jak wiadomo — ulega zakłócenia normalna praca przyrządów pokładowych samolotu.

Na zdjęciu: Pomnik Walerego Czkałowa w jego rodzinnym mieście Gorki, wystawiony przez wdzięcznych jego mieszkańców.



„FINNAIR" — LINIE KRAJU TYSIĄCA JEZIOR



STARY jest rodowód fińskich linii lotniczych „Finnair" — pierwsze loty w barwach tego towarzystwa zaczęto wykonywać już w roku 1923 (na trasie Helsinki—Tallin). „Finnair" jest piątym w kolejności towarzystwem komunikacji powietrznej na świecie, licząc od daty rozpoczęcia lotów.

Linie te legitymują się obecnie niemal najmniejszymi w Europie kosztami własnymi i największym współczynnikiem zapełnienia miejsc pasażerskich. W roku 1956 „Finnair" uruchomiły połączenie Helsinek z Moskwą, jako pierwsze towarzystwo z grupy państw niesocjalistycznych. Wkrótce potem uruchomiono również połączenie z Leningradem. Na obu liniach latają samoloty fińskie i radzieckiego „Aerofłotu".

72% akcji towarzystwa jest własnością państwa, reszta — należy do instytucji i firm prywatnych.

Park samolotów „Finnair'u" składa się z turbośmigłowych Convairów i odrzutowych „Caravelle". Ostatnio zakupiono dwa olbrzymie DC-8-62, z myślą rozpoczęcia lotów transatlantyckich do USA.

Głównym portem „Finnair'u" są Helsinki.

Pomocniczym towarzystwem dla „Finnair" jest „Kar-Air", specjalizujące się w lotach charterowych do Afryki Północnej i Południowej Ameryki i na Daleki Wschód. Do celów tych używane są samoloty DC-6B.

W Europie samoloty „Finnair" latają do 23 miast, m. in. do Londynu, Paryża, Brukseli, Kopenhagi, Sztokholmu, Oslo, Amsterdamu, Aten, Malagi, Barcelony, Luksemburga, Hamburga i innych.

Z lewej: Schemat połączeń linii „Finnair".



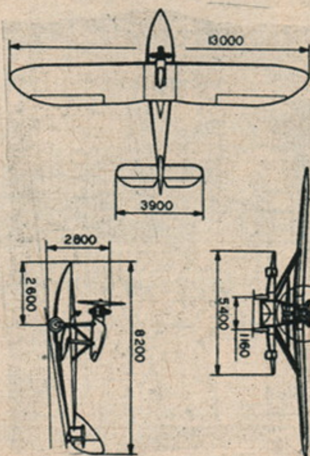
SAMOLOTY KRAJU RAD

SZ-2

WŚRÓD wielu lekkich samolotów, zbudowanych w początkach pierwszej radzieckiej pięciolatki, wyróżniała się oryginalnością konstrukcji amfibia SZ-2, dzieło młodego podówczas konstruktora W. B. Szawrowa. Była to trzymiejscowa latająca łódź, półtorapłat. Podnoszone golenie podwozia umożliwiały dokonywanie startu i lądowania tak na lądzie jak i na wodzie. Prosta ta, nieskomplikowana i tania w budowie maszyna znalazła szerokie zastosowanie w gospodarce narodowej. SZ-2 budowana była seryjnie i eksploatowana w ZSRR niemal 25 lat.

SZ-2 była wersją rozwojową pierwszej amfibii — SZ-1. Konstrukcja — całkowicie drewniana. Kadłub łodzi i dolne krótkie skrzydła pokryte były pokostowanym płótnem, odpornym na działanie wody. Stateczność łodzi zabezpieczały dwa pływaki: podczas silnego wiatru, lub w czasie zakrętów przy kołowaniu (wzgl. pływaniu), kiedy powstawała możliwość wywrotki — dolne skrzydło z pływakiem dotykało wody całą swą powierzchnią i łódź od razu wracała do równowagi. Wodoszczelne komory dolnych skrzydeł i pływaki mogły utrzymać samolot na wodzie w przypadku awarii.

Amfibia SZ-2 została oblatana w listopadzie 1930 r. przez pilota doświadczalnego B.W. Głagolewa. Posiadała ona silnik M-11 i z pełnym obciążeniem wynoszącym 380 kg rozwijała prędkość do 140 km/h. Prędkość lądowania (wodowania) — 65 km/h, rozbieg na ziemi 120 m, na wodzie niecałe 100 m.





RÓŻNE

● **W wieku** 68 lat zmarł marszałek lotnictwa ZSRR Siemion Żaworonkow. W czasie ostatniej wojny Żaworonkow był m. in. dowódcą lotnictwa marynarki wojennej ZSRR. Od r. 1946 do 1959 Żaworonkow piastował funkcje kierownicze w radzieckim lotnictwie cywilnym, ostatnio — w resorcie szkolenia „Aerofłotu".

● **Po raz** pierwszy w historii lotnictwa dwa śmigłowce amerykańskie Sikorsky „Sea King" przeleciały Atlantyk bez lądowania. Po wystartowaniu z bazy Floyd Bennet w pobliżu Nowego Jorku 31 maja br. rano, oba śmigłowce wylądowały 1 czerwca, we wczesnych godzinach popołudniowych, na podparyskim lotnisku Le Bourget. Podczas lotu śmigłowce były trzykrotnie zaopatrywane w paliwo przez samoloty — zbiornikowce C-130 „Hercules".

● **W NRF** następuje w szybkim tempie koncentracja przemysłu lotniczego. Dwa największe koncerny Boelkow i Messerschmitt powzięły decyzję o połączeniu. Trwają także rokowania o przyłączeniu do tej grupy zakładów Vereinigte Flugtechnische Werke z Bremy. Wartość produkcji dwóch już połączonych koncernów wyniosła w 1966 roku 440 mln marek. Poza zasięgiem tworzonego obecnie bloku pozostały jeszcze jedynie zakłady Dorniera i Hamburger Flugzeugbau.

ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

W dniach 24—30 września roku bieżącego odbędzie się w stolicy Jugosławii Belgradzie XVIII międzynarodowy kongres astronautyczny, organizowany przez IAF (międzynarodową federację astronautyczną). Udział w kongresie zapowiedziały liczne organizacje, uczeni i stowarzyszenia.

*

Fundacja Forda zamierza zrealizować satelitarną niezarobkową obsługę radiowo telewizyjną. 20 kanałowy satelita telekomunikacyjny służyłby zgodnie z intencjami fundacji wyłącznie szkolnictwu. Propozycja znanej fundacji spotkała się jednak z silną opozycją ze strony międzynarodowych, a ściślej zachodnich towarzystw eksploatujących satelity telekomunikacyjne, w tym spółki COMSAT.

*

Amerykańska sonda międzyplanetarna „Mariner-V" została skierowana na prawidłowy tor lotu w dniu 19 czerwca, gdyż dotychczasowy tor nie gwarantował dotarcia do zamierzonego celu — planety Wenus.

*

Przed rokiem 1985 nie należy spodziewać się załogowej wyprawy na planetę Mars — oświadczył jeden z uczonych podczas dorocznej konferencji astronautycznej w Los Angeles. Głównymi przeszkodami, jak na razie, jest znaczna odległość planety od Ziemi oraz nierozwiązany problem lądowania.

*

Makieta termojądrowego pocisku rakietowego „Pluton" konstrukcji francuskiej, wystawiona była na tegorocznym Salonie Paryskim. Oto bliższe dane ujawnione przez prasę francuską. Wysokość 7,6 m, masa 2 350 kg, paliwo stałe, układ jednostopniowy, przeznaczenie — pocisk rakietowy typu ziemia—ziemia, zasięg od około 10 km do 120 km. Przewiduje się rozwój tej rakiety w wersji powietrze-ziemia do wykorzystania na samolotach „Mirage-III" i przyszłościowego „Jaguar", budowanego wspólnie przez Francję i W. Brytanię. Rakieta „Pluton" wejdzie do służby w roku 1972.

*

24 astronautów amerykańskich, ściśle — kandydatów na astronautów — począwszy od 12 czerwca przebywa w dżungli w pobliżu Panamy. Pobyt ten ma na celu przystosowanie załóg statków kosmicznych do bytowania w trudnych warunkach terenowych na wypadek nieprzewidzianego lądowania.

*

W połowie czerwca z brazylijskiej bazy rakietowej Barreira de Inferno wyrzucono czterostopniową rakietę sondującą typu „Javelin", która uniosła przyrządy badawcze wykonane w Niemieckiej Republice Federalnej i przeznaczone dla przyszłego satelity NRF typu 625-A. Sonda osiągnęła wysokość 1 000 km.

*

Po nieudanym starcie satelity europejskiego w końcu maja roku bieżącego przygotowuje się umieszczenie nowego satelity w końcu tego albo na początku roku 1968. Technicy z USA, którzy obsługiwali pechową rakietę nośną „Scout" twierdzą, że tylko wyjątkowo niekorzystne warunki atmosferyczne przeszkodziły w umieszczeniu satelity ESRO na ziemskiej orbicie.

*

Radziecki miesięcznik „Woprosy rakietnoj tiechniki" przynosi interesującą informację o próbie wykonania w USA silnika rakietowego na stały materiał pędny o średnicy 6,5 m. Przewidywany ciąg 2 500 kG.

Oryginalna kopia satelity telekomunikacyjnego typu „Mołnia-1" była podziwiana na Salonie Paryskim. Prasa francuska podkreślała fakt, że właśnie „Mołnia" umożliwiła dalekosiężną łączność radiową i telewizyjną na dystansie Moskwa—Paryż. Chodziło w tym przypadku o próbne transmisje telewizji kolorowej.

*

Japońska firma Mitsubishi zawarła ostatnio umowę przewidującą budowę licencyjną amerykańskich rakiet typu ziemia-powietrze „Nike-Hercules".

*

W wydawnictwie moskiewskim „Nauka" opublikowano pracę pod redakcją profesora W. Jazdowskiego pod tytułem „Kosmiczna biologia i medycyna". Obszerna, 464 strony licząca książka, jest encyklopedią współczesnej wiedzy na temat zachowania się żywych organizmów w przestrzeni kosmicznej.

*

Naukowcy z uniwersytetu w Saskatchewan i technicy zakładów Bristol przeprowadzili 4 maja start rakiety badawczej typu „Black Brant-5B". Start nastąpił z kanadyjskiej bazy w Fort Churchill. Rakieta uzyskała wysokość 320 km. Ładunek użyteczny rakiety o masie 170 kg zawierał instrumenty pomiarowe służące do określania temperatury zorzy polarnej i zjawisk fizycznych zachodzących w górnych warstwach atmosfery.

*

Na tegorocznych, wiosennych Targach Lipskich zakłady Carl Zeiss z Jeny (NRD) wystawiły oryginalną kamerę dla celów astrogeodezji. Kamera służy do precyzyjnego umiejscawiania sztucznych satelitów Ziemi w odniesieniu do gwiazdozbioru. Zdjęcia wykonywane są na materiale negatywowym o formacie 9 x 12 cm. A oto niektóre dane kamery. Ciężar 3 700 kG, wysokość 3 790 mm, długość teleskopu 2 355 mm, średnica 620 mm, ogniskowa 788 mm, względny otwór 1,8. Kamera dysponuje ponadto celownikiem o średnicy 150 mm. Uzyskiwane powiększenia od 10,7 do 21,3 razy. Specjaliści podkreślają wielką precyzję wykonania kamery i jej przydatności dla stacji śledzących i astronomicznych.

„MOŁNIA-1" SATELITA DALEKOSIĘŻNEJ KOMUNIKACJI

Radziecki satelita telekomunikacyjny „Mołnia-I", operujący na wysokości 40 000 km nad Ziemią, jest jednym z najsławniejszych obecnie mikroksiężyców o praktycznym zastosowaniu (telewizja, radio). Obok ważniejsze części satelity: 1 — kadłub, 2 — rama systemu termoregulacji, 4 — grzejniki, 5 — baterie słoneczne, 6 — antena, 7 — obudowa anteny, 8 — giroskop, 9 — optyczne czujniki słoneczne, 10 — optyczne czujniki orientacji na Ziemię, 11 — zbiorniki, 12 — silniki sterujące, 13 — radiometr, 14 — izolacja.

POMOC SANITARNA Z POWIETRZA

W historii lotnictwa sanitarnego zanotowano nazwisko majora Chassaing, Francuza, który w roku 1917 przetransportował ciężko chorego przy pomocy samolotu — dwupłata Dorand AR. Aktualnie we Francji, począwszy od roku 1954, śmigłowce pełnią służbę sanitarną i ratowniczą. Wchodzą one w skład Gendarmerie Nationale (odpowiednik naszej milicji). I tak w roku 1961 udzielono pomocy 3 osobom, w 1964 ewakuowano 13 osób w dzień i dwie w nocy, w 1965 interweniowano w 34 wypadkach w dzień i nocy, w 1966 aż 45 osób uratowano w ciągu dnia i 8 w nocy. Jedną z form działalności Gendarmerie jest pomoc w ratowaniu rozbitków na wodach przybrzeżnych oraz turystów i alpinistów. Typowym śmigłowcem stosowanym przez żandarmerię jest francuski „Alouette" — II i III. Na zdjęciu poniżej „Alouette — III" przytransportował chorego do szpitala, a obok — łączność „Alouette-II" z obsługą karetki pogotowia.

SŁAWNI LOTNICY

WĘGIERSKI pilot akrobacyjny Jozsef Toth ma obecnie 34 lata. Już będąc małym chłopcem zetknął się z lotnictwem. Początkowo latał na szybowcach, a następnie — gdy tylko wykonał pierwszy lot samolotem sportowym — postanowił uzyskać jak najwyższe uprawnienia samolotowe. Swoje zainteresowanie skierował na akrobację lotniczą, która dawała mu największe zadowolenie i satysfakcję. Równolegle z lataniem na

Józef Toth

samolotach kontynuował techniczne studia wyższe w dziedzinie budowy płatowców. Po kilku latach uzyskał dyplom inżyniera lotniczego (specjalność — budowa płatowców). Początkowo zatrudniony był jako inżynier lotniczy, a od 1957 roku rozpoczął pracę w Węgierskich Liniach Lotniczych MALEV.

Inżynier Toth często przebywał na lotnisku klubowym, intensywnie trenował akrobację samolotową. Po raz pierwszy do zawodów na skalę światową przystąpił w 1962 roku. Właśnie w lipcu 1962 roku na lotnisku Budaörs koło Budapesztu rozegrane zostały II Samolotowe Mistrzostwa Świata w Akrobacji. Na nich to Jozsef Toth odniósł swój największy sukces: w zaciętej rywalizacji sportowej z najlepszymi pilotami akrobacyjnymi świata wywalczył tytuł Samolotowego Mistrza Świata w Akrobacji. Dzięki temu zwycięstwu w prowadzonej nieoficjalnie punktacji drużynowej, ekipa węgierska (Fejes, Katona i Toth) zajęła pierwsze miejsce przed reprezentacją Związku Radzieckiego i Czechosłowacji.

Dwa lata później Jozsef Toth uczestnicząc w III z kolei Samolotowych Mistrzostwach Świata w Akrobacji, przeprowadzonych na terenie Hiszpanii (Bilbao), uplasował się na 16 miejscu. W 1964 roku ponownie błysnął wysoką formą zawodniczą na rozegranych w Łodzi Międzynarodowych Zawodach Samolotowych w Akrobacji. W ostatecznej klasyfikacji wywalczył drugie miejsce. Wyprzedził go pilot radziecki Wadim Owsiankin. Rok później na IV Samolotowych Mistrzostwach w Akrobacji w Moskwie Toth, podobnie jak w Hiszpanii, zajął dalsze miejsce.

Jozsef Toth jest autorem wielu ciekawych figur akrobacji, w tym pętli tak zwanej „kwadratowej", wykonywanej pod kątem 45 stopni. Ogółem wylatał ponad 4 000 godzin na samolotach. Aktualnie pracuje jako kapitan statku Węgierskich Linii Lotniczych MALEV.

(m)

Małe lotnictwo na wakacjach

Większość imprez małego lotnictwa mamy już za sobą, nie licząc naturalnie zawodów międzynarodowych. W chwili pisania niniejszego, w końcu czerwca odbywa się kolejne posiedzenie Komisji Modelarskiej APRL w Krośnie, na którym zostaną wytypowani kandydaci do Splitu na zawody wodnosamolotów, zawodnicy na międzynarodową imprezę w Bułgarii (modele na uwięzi) oraz na mistrzostwa świata w Czechosłowacji. O wynikach obrad oraz o naszych sukcesach lub porażkach napiszemy dopiero po wakacjach. Wcześniej trochę poinformujemy Czytelników o przebiegu zawodów międzynarodowych radiomodeli na Korsyce, które odbyły się w dniach 21—26 czerwca.

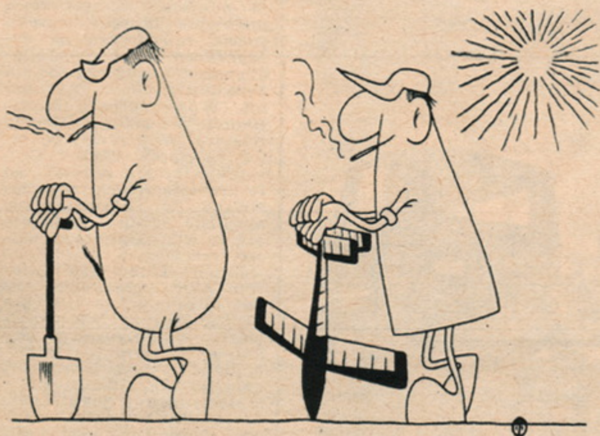
Wakacje zatem nie obejmą wszystkich modelarzy, bo członkowie kadry będą zmuszeni do pilnego treningu — o ile oczywiście pragną uzyskać jakiś lepsze wyniki. Jeśli liczyć będą na łut szczęścia i przypadek, to trudno myśleć wówczas o sukcesach.

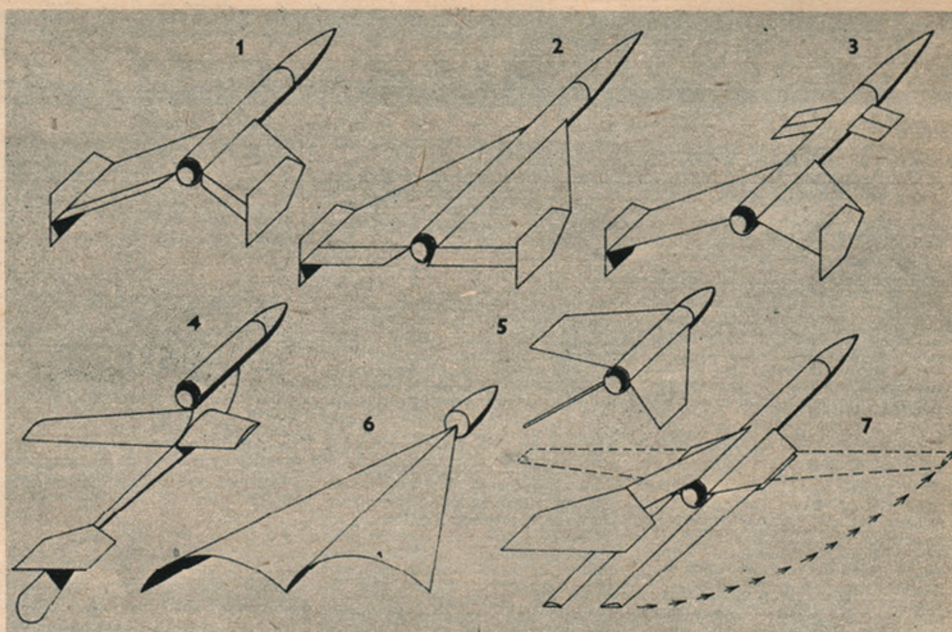
Nie podamy, niestety, wyników zawodów modeli rakiet w Toruniu, bo w dalszym ciągu nieznany jest termin tej imprezy, przesunięty jak wiadomo z pierwszych dni czerwca w „nieskończoność". Ośmielamy się zaproponować dobrosąsiedzką pożyczkę. Może nasz ośrodek rakietowy w Krakowie pożyczy po prostu paręset silników rakietowych od swoich kolegów z Katowic (ze Śląskiego Klubu Techniki Rakietowej LOK)? W ten prosty sposób honor zostanie uratowany, zawody się odbędą, a gdy Krywałd zdecyduje się wykonać zamówienie APRL, wówczas spłacony zostanie dług, może nawet z procentem, kolegom z LOK-u. Rozwiązanie dziecinnie proste. Nie wiemy oczywiście czy LOK się zgodzi na taką transakcję, ale przypuszczamy, że sprzeciwu stawiać nie bedzie, tym bardziej, że chodzi o poważną stawkę: zrealizowanie terminowe dwóch imprez aeroklubowych, a bez silników rady nie damy!

Nie za bardzo będzie mógł wypoczywać w tym roku wydział modelarski i kół lotniczych, bowiem od września roku bieżącego koła lotnicze mają rozpocząć pracę na zupełnie nowych zasadach, opartych przeważnie na małym lotnictwie. Przypuszczalnie już wkrótce będziemy w stanie przekazać obszerne informacje dotyczące nowych kół lotniczych, zasad ich pracy i możliwości organizacyjnych. Możemy na razie zdradzić jedną z tajemnic wydziału — otóż już przygotowywane są bardzo atrakcyjne odznaki dla członków przyszłych kół lotniczych.

Jeśli wraz z odznakami będą gotowe zestawy biblioteczne, praca ruszy dosłownie z miejsca. Wyobrażamy sobie taki zestaw w postaci kilku książek, tworzących jakby minimum wiedzy młodego lotnika. Książki na razie jeszcze dostępne mogłyby pod wspólną opaską stać się zalążkiem przyszłej, jakże nieodzownej biblioteczki każdego koła. Naturalnie w biblioteczce nie zabraknie naszego tygodnika, który otworzy specjalny „kącik" poświęcony pracom kół lotniczych. I jeszcze parę słów o biblioteczce. Jakie książki są jeszcze do nabycia, czyli jakie tytuły znaleźć się mogą na nowiutkich półkach? Z dziedziny budowy latawców — „Wakacje z latawcem" — W. Schiera, Wyd. WKiŁ, z dziedziny zdalnego kierowania — „Nowoczesne zabawki — elektronika w domu pracy i w szkole" — J. Wojciechowskiego, Wyd. WKiŁ, o silnikach — „Silniki modelarskie" — W. Schiera, Wyd. WKiŁ, o elementarnej aerodynamice — „Zagadki lotu" — P. Elszteina, Wyd. WNT. Ponadto trochę planów wydanych przez APRL i LOK, programy, skrypty — oto i podręczny zestaw na początek. Wierzyć bowiem trzeba, że w ślad za „minibiblioteczką" pojawią się specjalne podręczniki przeznaczone dla instruktorów-kierowników kół lotniczych oraz dla uczniów-członków kół. Podręczniki dopiero umożliwią właściwy rozwój wielkiego przedsięwzięcia, któremu na imię — koła lotnicze. No, ale ponieważ mamy wakacje, zostawmy kłopoty na później.

PE





RAKIETOPLANY

Rakietoplany, albo inaczej — uskrzydlone rakiety wzbudzają coraz większe zainteresowanie naszych modelarzy. Zalety modelu, który osiąga w bardzo krótkim czasie dużą wysokość i następnie wraca na ziemię lotem ślizgowym, utrzymując się w powietrzu kilkanaście minut, są bezsporne. Na VI Centralnych Zawodach LOK w Płocku obserwowaliśmy prawie „wyczynowe" loty rakietoplanów, nie ustępujące jakościowo lotom szybowców klasy A-2.

Na rysunku powyżej zestawiono typowe modele rakietoplanów spotykane na zawodach: 1 — Rakieta z dobudowanymi skośnymi skrzydłami wyposażonymi w klapy (nie lotki, a właśnie klapy, które mają za zadanie zmienić po odrzuceniu silnika rakietowego wyważenie modelu tak, aby lot odbywał się pod pewnym określonym kątem natarcia. Podczas startu klapy ustawione są w neutrum), 2 — Podobny model o układzie skrzydeł typu delta, 3 — Rakietoplan o układzie typu kaczka; zmianę kąta natarcia uzyskuje się przez wychylenie klap na przednim poziomym usterzeniu, 4 — Jeden z wypróbowanych układów, godnych polecenia. Przypomina sylwetą normalny szybowiec. Zmianę kąta uzyskuje się dzięki przesunięciu środka ciężkości po odrzuceniu silnika, 5 — Skrzydło elastyczne z bardzo krótkim kadłubem, skrzydła najczęściej składane wzdłuż kadłuba rakiety, albo schowane do jego wnętrza, 6 — Mini-rakieta z dużymi płaszczyznami ustateczniającymi i jednocześnie nośnymi, układ już rzadko stosowany, 7 — Rakietoplan o zmiennej geometrii płata, konstrukcja dojrzała i rokująca największe nadzieje na przyszłość. Właśnie modele o podobnym układzie mieli modelarze LOK z Krakowa biorący udział w płockich zawodach.

Jeśli chodzi o materiał konstrukcyjny modeli zawodniczych, to przeważa ultralekka balsa, szczególnie jeśli modele takie budują modelarze lotniczy. Jeśli natomiast ktoś nie miał nigdy do czynienia z balsą, potrafi wykonać pełnosprawny model rakietoplanu nie stosując tego materiału.

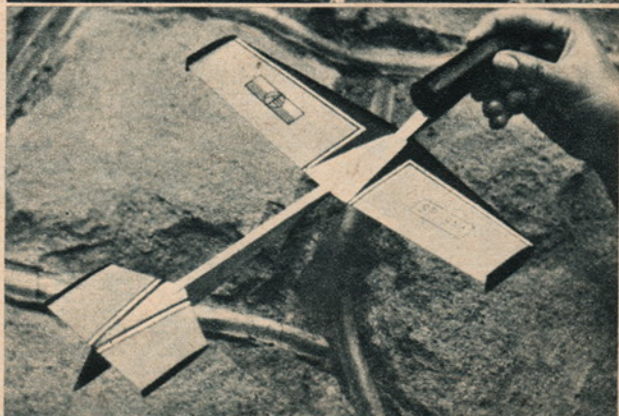
Opracowując własne konstrukcje rakietoplanów pamiętać należy o ważnym przepisie regulaminu zawodów międzynarodowych, który mówi o konieczności stosowania spadochronów lub taśm hamujących dla wyrzucanych z modeli silników. Chodzi po prostu o zapewnienie bezpieczeństwa osobom przebywającym na starcie.

Podane przykłady nie wyczerpują istniejących możliwości, takich jak na przykład radiosterowanie czy sterowanie mechaniczne. Przypuszczać należy, iż przyszłoroczne nasze regulaminy zawodów rozszerzą znacznie zakres wykorzystania uskrzydlonych rakiet, które kto wie, czy nie powinny już być produkowane w tanich zestawach materiałowych. Ba — ale kto to zrobi?

P.E.

Poniżej: Rakietoplan z zawodów płockich i model J. Jarończyka. Plan tego świetnego modelu zamieścimy w jednym z najbliższych numerów. Foto: P. E. i J. J.





VI Centralne Zawody Modeli Lotniczych LOK

JUŻ po raz szósty modelarze lotniczy Ligi Obrony Kraju spotkali się w dniach 9—11.6.1967 r. na Centralnych Zawodach Modeli Lotniczych Swobodnych, które w tym roku odbyły się w Ligocie Dolnej na terenie byłego lotniska sportowego — a obecnie Zasadniczej Szkoły Zawodowej Mechanizacji Rolnictwa, która gościnnie użyczyła modelarzom swego lokum i terenu. Organizatorem zawodów, jak się okazało dobrym, był Zarząd Wojewódzki LOK w Opolu. Komisji sędziowskiej przewodniczył Władysław Marcinkowski z Opola.

Na starcie zawodów stanęło 80 zawodników z 16 województw, którzy toczyli boje w następujących klasach: szybowce — A1 (tylko dla juniorów) i A2 (F3-1), gumówki — GJ (10 g gumy — tylko dla juniorów) i G (F1—IA), silnikówki SJ (1 cm³ paliwa — tylko dla juniorów i S (F1 — IB). Tytułem próby odbyły się również loty modeli szybowców kierowanych radiem (jednoczynnościowych) i klasa ta prawdopodobnie w roku 1968 wejdzie do oficjalnego programu zawodów.

Niestety, nie ma róży bez kolców. Tymi kolcami zawodów była fatalna pogoda. Jedynie w piątek w czasie rozgrywania klasy A1 pogoda była znośna. Natomiast w sobotę i niedzielę lejący bez przerwy deszcz praktycznie uniemożliwiał rozegranie pozostałych konkurencji. Zawodnicy byli jednak innego zdania. Ich jednomyślność spowodowała, że konkurencje zostały rozegrane, mimo że o uczciwych wynikach nic było co marzyć, chociaż loty treningowe przeprowadzane w piątek pozwalały przypuszczać, że do ostrej, wyrównanej i stojącej na wysokim poziomie walki dojdzie w klasach A2 i G.

A oto oficjalne wyniki zawodów:

Klasa A1 — 1. Jan Adamczewski — Lublin — 632 s, 2. Lesław Panaś — Rzeszów — 461 s, 3. Zbigniew Forczak — Wrocław B — 402 s, 4. Jerzy Czapski — Wrocław A — 400 s, 5. Ryszard Litwińczuk — Białystok B — 398 s, 6. Sławomir Broniarczyk — Warszawa St. — 382 s, 7. Ryszard Redlicki — Łódź — 360 s, 8. Jerzy Lachowicz — Olsztyn — 342 s, 9. Waldemar Wiśniewski — Olsztyn — 326 s, 10. Andrzej Stanek — Kielce 295 s. Startowało 35 zawodników.

Klasa A2 — 1. Bohdan Radziwonik — Białystok A — 619 s, 2. Antoni Iwanowicz — Warszawa Woj. — 606 s, 3. Kazimierz Grzyb — Katowice — 519 s, 4. Roman Gołubowski — Białystok B — 515 s, 5. Zbigniew Grzywacz — Lublin — 497 s, 6. Tadeusz Pitura — Wrocław B — 490 s, 7. Bogusław Podolski — Zielona Góra — 476 s, 8.—9. Roman Średnicki — Wrocław A i Jerzy Dzienis — Białystok A — 448 s, 10. Jerzy Dyck — Kielce — 399 s. Startowało 52 zawodników.

Klasa GJ — 1. Waldemar Kopacz — Warszawa St. — 220 s, 2. Paweł Karnkowski — Warszawa St. — 202 s, 3. Marek Pilichowski — Łódź — 33 s. Startowało 4 zawodników.

Klasa G — 1. Adam Olbiński — Katowice — 472 s, 2. Zenon Grzyb — Katowice — 401 s, 3. Antoni Iwanowicz — Warszawa Woj. — 397 s, 4. Zbigniew Grzywacz — Lublin — 238 s, 5. Wiesław Panaś — Rzeszów — 232 s. Startowało 13 zawodników.

Klasa SJ — 1. Adam Górski — Warszawa Woj. — 477 s, 2. Zbigniew Sołtbut — Białystok — 317 s, 3. Antoni Żaczek — Kraków — 202 s. Startowało 11 zawodników.

Klasa S — 1. Kazimierz Grzyb — Katowice — 185 s, 2. Marian Kania — Kraków — 116 s, 3. Jerzy Lipko — Wrocław A — 112 s. Startowało 20 zawodników.

Wyniki zespołowe:

miejsce		
I	ZW LOK Katowice	— 4920 pkt
II	ZW LOK Warszawa woj.	— 3933 pkt
III	ZW LOK Wrocław	— 3747 pkt
IV	ZSt. LOK Warszawa	— 3310 pkt
V	ZW LOK Białystok	— 3060 pkt
VI	ZW LOK Łódź	— 2768 pkt
VII	ZW LOK Kraków	— 2747 pkt
VIII	ZW LOK Rzeszów	— 2588 pkt
IX	ZW LOK Lublin	— 2384 pkt
X	ZW LOK Kielce	— 2220 pkt
XI	ZW LOK Opole	— 1878 pkt
XII	ZW LOK Zielona Góra	— 1773 pkt
XIII	ZW LOK Bydgoszcz	— 1363 pkt
XIV	ZW LOK Szczecin	— 882 pkt
XV	ZW LOK Olsztyn	— 760 pkt
XVI	ZW LOK Gdańsk	— 169 pkt

IRENEUSZ SCHNITTER

SZYBOWIEC RC
..WA.RC.03.DONALD..
KONSTRUOWAŁ ANDRZEJ WERPACHOWSKI
AEROKLUB WROCŁAWSKI
AA 1:1
OPRACOWAŁ JERZY J. KACZOREK

SZYBOWIEC ZDALNIE KIEROWANY

KONSTRUKTOREM modelu jest młody modelarz, uczeń LZN we Wrocławiu — Andrzej Werpachowski. Model „Donald" jest bardzo prostym grzbietopłatem, sterowanym w jednej płaszczyźnie, wykonanym z materiałów mieszanych: sosna, sklejka, balsa. Kadłub jest klasyczną konstrukcją wręgową oklejoną sklejką 1 mm. Płozę stanowi sklejka, w której wykonano 3 zaczepy startowe. Kadłub mieści baterie, odbiornik (własna konstrukcja) i mechanizm wykonawczy. Płat, zaopatrzony w profil płasko-wypukły zbliżony do CLARK-Y, nie powinien nastręczyć trudności konstrukcyjnych wykonawcom. Płat łączony bagnetami duraluminiowymi i przymocowany tak jak statecznik wysokości do kadłuba gumą. Stateczniki balsowe. Ster statecznika kierunku umocowany na płóciennych zawiasach. Model oklejony nylonową tkaniną i kilkakrotnie cellonowany. Ciężar modelu od 1 200 do 1 400 G.

Opracował: **J. Kaczorek**

TORUŃ 11 CZERWCA

OGÓLNOPOLSKIE zawody modeli latających zostały rozegrane na lotnisku Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu. Objęły swym zasięgiem stu pięćdziesięciu modelarzy z całej Polski. Były to zawody modeli latających rozgrywane w klasach: F1A, F1B, F1C. W czasie zawodów panowała bardzo niesprzyjająca lotom modeli pogoda. Porywisty wiatr, naniesiona termika, silna turbulencja i przejmujące zimno — było przyczyną obniżenia uzyskanych wyników sportowych i powodem zagubienia wielu modeli. Pomimo tak niekorzystnych warunków zawody zostały rozegrane sprawnie, co jest dużą zasługą kierownictwa Aeroklubu Pomorskiego i Henryka Mellera, który pełnił w tym dniu dodatkowo funkcję głównego komisarza sportowego. Dzięki dobrej organizacji na starcie nie zabrakło gorącej kawy, namiotów i smacznej grochówki z polowej kuchni. Na zakończenie zawodów odbyło rozdanie nagród zwycięzcom w obecności sekretarza MRN w Toruniu i kierownictwa Aeroklubu Pomorskiego.

Wyniki zawodów:

Kat. mod. F1A

1. Lech Kamionka, Aer. Pomorski — 770 pkt;
2. Zbigniew Majchrzak — Częstochowa — 758 pkt;
3. Roman Mucha — Częstochowa — 733 pkt;
4. Eryk Hinc — Gdańsk — 705 pkt;
5. Mieczysław Gajek — Bydgoszcz — 689 pkt.

Kat. mod. F1B

1. Zbigniew Tunkiendorf — Aer. Włocławek — 754 pkt;
2. Kazimierz Wodniczek — Ostrów Wlkp. — 748 pkt;
3. Marian Małecki — Poznań — 724 pkt;
4. Tadeusz Olszewski — Poznań — 678 pkt;
5. Paweł Włodarczyk — Warszawa — 637 pkt.

Kat. mod. F1C

1. Stanisław Kotoliński — Aer. Bydgoszcz — 683 pkt;
2. Marian Kaziród — Częstochowa — 621 pkt;
3. Marek Ciupał — Gliwice — 620 pkt;

4—5. Roman Straburzyński — Stalowa Wola — 599 pkt;

4—5. Adam Szydłowski — Bydgoszcz — 599 pkt.

JERZY KOSIŃSKI

NIEZWYKŁY START



Obok: Bohater Związku Radzieckiego Andriej Diemiechin, pilot który wykonał niezwykłe lądowanie i start w trudnych warunkach terenowych z obszaru zajętego przez hitlerowców.

DZIAŁO się to w czasie ostatniej wojny. Grupa szturmowców radzieckich pod dowództwem Andrieja Diemiechina, osłaniana przez myśliwce, atakowała lotnisko Luftwaffe. „Iły" zbombardowały pas startowy, zniszczyły znajdujące się na lotnisku „Junkersy", zapaliły zbiorniki z paliwem. Wszystko wokoło stanęło w ogniu. Atak trwał zaledwie kilka minut. Po wykonaniu zadania grupa wzięła kurs na wschód. W odległości około dziesięciu kilometrów od zbombardowanego lotniska w eterze rozległ się czyjś zaniepokojony głos:

— Silnik przerwał, ląduję przymusowo.

Diemiechin, ze swoją grupą szturmowców, zawrócił natychmiast. Myśliwce musiały lecieć na macierzyste lotnisko, bowiem do linii frontu pozostało jeszcze ponad dziesięć kilometrów, a paliwo w zbiornikach już się kończyło.

Okazało się, że lądował przymusowo jeden z myśliwców osłony. Diemiechin rozkazał utworzyć nad nim krąg. Myśliwiec w czasie lądowania na rozmokłej ziemi uszkodził łopaty śmigła. Gdy samolot zatrzymał się, pilot — zdrów i cały — wyskoczył na skrzydło i energicznym ruchem ręki wyjął pistolet. W każdej chwili bowiem mogli pojawić się Niemcy.

Szturmowce nadal krążyły nad miejscem przymusowego lądowania. W pewnym momencie Diemiechin dostrzegł, że w stronę myśliwca zdążają małe czarne punkciki.

Kawalerzyści! Dowódca grupy szturmowców błyskawicznie wprowadza maszynę w lot nurkowy i otwiera ogień z broni pokładowej. Hitlerowcy przypadli do ziemi.

„I co dalej? — myśli Andriej. — Trzeba lądować, bo może być za późno. Ale jak? Ziemia rozmokła. Jak potem wystartować?"

Diemiechin powoli opanował się. Postanawia mimo wszystko lądować, aby ratować kolegę. I już chciał nacisnąć przycisk nadajnika, żeby powiadomić podwładnych o swej decyzji, gdy nagle rozległ się w słuchawkach znajomy głos Miłonowa:

— Towarzyszu dowódco, pozwólcie wylądować i zabrać myśliwca.

Głos pilota brzmiał stanowczo.

„Czy podoła?" — zaniepokoił się Diemiechin.

Miłonow, sądząc, że dowódca go nie zrozumiał, powtarza prośbę.

„Zabronić? Wylądować samemu? — wahał się Andriej. — Miłonow może źle zrozumieć moje intencje. Pomyśli, że mu nie ufam".

— Zezwalam! — możliwie najspokojniej powiedział Diemiechin przez radio i zaraz dodał: — Wołodia uważaj, nie rozpędzaj maszyny, ląduj jak najbliżej drogi.

Po chwili samolot Miłonowa dotknął kołami ziemi i płynnie toczył się po niezoranym polu. Ale co to? W końcu dobiegu maszyna wykonała zakręt o sześćdziesiąt stopni i lekko przechyliła się na prawe skrzydło.

Diemiechin usiłuje przez radio porozumieć się z Miłonowem, ale bezskutecznie. Odpowiedzi nie ma. Andriej spogląda z niepokojem na zegarek. Paliwa pozostało niewiele, a teraz już nie jedna, lecz dwie załogi zostały unieruchomione na terytorium nieprzyjaciela.

Kawalerzyści znów ruszyli. Diemiechin ponownie atakuje ich z broni pokładowej. Za jego przykładem idą pozostali piloci. Po kilku atakach nieprzyjaciel rozproszył się. Mija jeszcze jakiś czas. Dlaczego Miłonow milczy? Przecież od momentu jego lądowania minęło już kilka minut.

— Wołodia, odpowiadaj! — krzyczy do mikrofonu Andriej. — Dlaczego nie startujesz?

Wstrzymawszy oddech, Diemiechin z niecierpliwością oczekuje odpowiedzi. Ale radio nadal milczy. Sekundy ciągną się w nieskończoność. Lecz oto w słuchawkach, jakby spod ziemi, rozlega się słaby, chrypiący lekko głos. Diemiechin poznał jednak Wołodię.

— Andriej, leć, nie mogę wystartować... Opona pękła. Żegnajcie, żywych nas nie wezmą...

Ostatnie słowa wstrząsnęły Andriejewem. Nie było czasu do stracenia. Diemiechin włączył nadajnik i przekazał drogą radiową: „Klujew, osłaniaj, ląduję!" — i zaczął się zniżać.

Piloci nie spuszczali zeń oczu. Radość i niepokój ogarnęły wszystkich. Na szalę rzucone zostały jeszcze dwa istnienia ludzkie. Nie dla sławy, lecz w imię przyjaźni frontowej, w celu ratowania życia kolegów.



Groźna maszyna, o ciężarze sześciu ton, płynnie dotyka rozmokłego czarnoziemu. Krótki dobieg, już stoi. Piloci i strzelec rzucili się w kierunku szturmowca.

Andriej przemyślał wszystko błyskawicznie:

— Strzelcy do gondol podwozia, piloci do kabiny strzelca, szybko!

Po upływie kilku sekund Diemiechin energicznym ruchem lewej ręki przesunął dźwignię gazu do przodu, do oporu. Powietrzem targnął potężny huk silnika. Samolot drgnął, ciężko ruszył z miejsca i powolutku potoczył się do przodu.

Hitlerowcy, osłupieli widocznie ze zdumienia, zaczęli strzelać, gdy szturmowiec ruszył już z miejsca. Kilka ataków z powietrza zmusiło ich do milczenia.

Strzelcy pokładowi na zmianę dyżurują przy karabinie maszynowym. Robota idzie szybko. Wkrótce koła zostały oczyszczone z błota. Wszyscy odetchnęli z ulgą. Diemiechin nie poprzestał jednak na tym. W jego głowie zrodził się śmiały, można by rzec zuchwały nawet plan... Hitlerowcy więcej nie niepokoili lotników. Czy uważali ich już za swoich jeńców, czy też obawiali się ataków z powietrza — w każdym razie chwilowo panował spokój.

Andriej kazał przynieść wszystkie spadochrony, po czym poodpinał pokrowce i wyciągnął czasze... Wkrótce przed kołami samolotu widniały już dwie długie jedwabne ścieżki. Diemiechin znów w kabinie. Słyszy trzaski w słuchawkach. To Klujew włączył nadajnik i przekazuje podnieconym głosem:

— Startujcie szybciej, paliwo się kończy!

Andriej czuje, jak dreszcz go przenika.

Przeciążyny samolot wolno i jak gdyby niechętnie toczył się po polu. Koła coraz głębiej osiadały w rozmokłej ziemi. Andriej zwiększył moc silnika do maksymalnej. Niestety! Maszyna nie zwiększyła prędkości, koła zaś osiadały coraz głębiej. Diemiechin energicznie cofa dźwignię obrotów, a następnie jednym ruchem ponownie przesuwa do przodu. I tak kilkakrotnie. Samolot jednak, niczym narowisty koń, unosi ogon i niebezpiecznie wali się na nos. Jeszcze chwila i może skapotować.

„Wszystko jasne — pomyślał Diemiechin. — Jak się nie wiedzie — to się nie wiedzie". Zmniejszył obroty i wyskoczył z kabiny. Obok samolotu stali już strzelcy i piloci.

— Przynieście szybko chrustu, oczyśćcie podwozie!

Zrzuciwszy z głowy hełmofon, Diemiechin pierwszy zaczyna oczyszczać koła z błota. Za jego przykładem poszli pozostali.

— Mamy do dyspozycji nie więcej niż dziesięć minut — powiedział Andriej nie przerywając pracy — ale powinniśmy zdążyć.

— A jeśli znów ugrzęźniemy? — zapytał pilot myśliwski.

Andriej, ku zdumieniu wszystkich, uśmiechnął się.

— Nie ugrzęźniemy! Musimy wystartować!

Miłonow przyniósł suche gałęzie. Andriej starannie wcisnął je pod koła samolotu.

— Na miejsca! — zawołał głośno.

Położył rękę na dźwigni gazu i nie może się opanować: „Czy tym razem uda się? Trzeba za wszelką cenę dotrzeć do szosy. Pozostało więc tylko przesunąć dźwignię obrotów. Ale jak? Wolno, jak zwykle podczas startu, czy jednym ruchem? Jeśli jeszcze raz ugrzęzną, to koniec — paliwa nie starczy".

Strzałka wskaźnika benzyny przekroczyła liczbę „sto". Nie ma czasu na rozważania. Diemiechin jest już całkowicie pochłonięty startem. Ostatni rzut oka na przyrządy i przesuwa dźwignię gazu.

Trudno sobie wyobrazić co myśleli członkowie niezwykłej załogi szturmowca, gdy huk silnika zaczął wzrastać. Co prawda, jak twierdzili po wylądowaniu, nikt z nich nie myślał o śmierci, ale życie dla wszystkich stało się znacznie droższe niż dawniej.

Nerwy Diemiechina napięte były do ostatnich granic. Samolot ruszył wprawdzie z miejsca, ale toczył się w stronę szosy bardzo wolno. Lecz oto i szosa. Prędkość wyraźnie wzrosła. Diemiechin zaczyna przechylać drążek do siebie. Korci go, aby jak najszybciej poderwać maszynę, ale przezwycięża to uczucie.

Uderzenie kół o ziemię są już coraz rzadsze. Jeszcze jedno stuknięcie — maszyna oderwała się od ziemi i powoli zaczyna nabierać wysokości.

Po upływie minuty Diemiechin przypomniał sobie o samolotach, które zostały na terytorium nieprzyjaciela. Obejrzał się, skierował wzrok ku ziemi. Na miejscu, gdzie stał myśliwiec i szturmowiec, widniały dwa słupy czarnego dymu.

„To robota Klujewa" — domyślił się.

Z kolei przeniósł wzrok na wskaźnik benzyny. Strzałka drżała lekko w pobliżu liczby „pięćdziesiąt". „Zdążyliśmy!" pomyślał z radością.

I oto już są na ziemi. Lejtenant Diemiechin wyłączył silnik, odsunął osłonę kabiny i jakiś czas siedział bez ruchu. To nic, że nie doleciał do macierzystego lotniska. Najważniejsze, że koledzy uratowani, że wszyscy zdrowi i cali. Teraz dopiero poczuł, że jest potwornie zmęczony. Po ogromnym napięciu nerwowym i fizycznym nastąpiło odprężenie.

Podbiegli uratowani piloci i strzelcy pokładowi, chwycili Diemiechina na ręce zaczęli podrzucać z radości...

Po upływie kilku tygodni Miłonowowi i Klujewowi wręczono ordery Czerwonego Sztandaru. Lejtenant Andriej Diemiechin odznaczony został orderem Lenina i medalem „Złota Gwiazda".

(Oprac. L.H.)

WSZECHSTRONNY LOTNIK

Opuszczenie samolotu przy użyciu fotela wyrzucanego w sytuacji awaryjnej, przy dużej prędkości lotu — to dla pilota jedyna szansa pozostania przy życiu. Praca lotników badających w locie działanie nowych foteli wyrzucanych zasługuje na najwyższe uznanie. Ludzie ci, ryzykując własne życie walczą o życie pilotów. Od tego też zaczęła się praca doświadczalna pilota i skoczka spadochronowego w jednej osobie Jurija Garnajewa.

...Półtoratonowa siła eksplodującego ładunku prochowego wyrzuciła lotnika wraz z fotelem z kabiny bombowca odrzutowego. Strumień powietrza uderzył w człowieka z całą mocą, zrywając błyskawicznie ręce i nogi z ustalaczy. Skoczek doświadczalny koziołkował bezwładnie wraz z fotelem, nie będąc w stanie przeciwstawić się rozszalałym strugom. Potężna siła wgniata kręgosłup, ręce, nogi, całe ciało. Pęd powietrza smaga nie zasłoniętą twarz, ściska klatkę piersiową. Skoczek usiłuje walczyć z żywiołem, ale po upływie kilku sekund słabnie, na szczęście jednak słabnie też siła fali uderzeniowej. Wreszcie pasy, którymi przymocowany był do fotela, odpięte, fotel oddzielił się i skoczek zaczął spadać lekko, zwyczajnie.

Dla Jurija Garnajewa był to pamiętny i szczęśliwy dzień... 900 kilometrów na godzinę! Przy takiej prędkości wtedy nikt jeszcze nie skakał. On był pierwszy. Był to rekord — szczyt tego, co wówczas wiedziano o katapultowaniu podczas lotu z dużą prędkością.

Lotnictwo radzieckie opanowywało stratosferę. Samoloty eksperymentalne wzbijały się na dziesiątki kilometrów, rozwijały prędkość naddźwiękową. Skafander przestał być nowością. Latano w nim na samolotach i balonach stratosferycznych. Ale nikt jeszcze nie opuszczał samolotu w skafandrze.

I oto po raz pierwszy...

Sygnał... Skok! Wystrzału nie było słychać. Przeciążenia nie odczuwał zbyt mocno — dmuchany kombinezon skafandra chronił skoczka, ale przeszkadzał w kierowaniu lotem. Obracając się, niczym manekin, spadał z rozpostartymi rękami i nogami w dół. Już czas... Słabe szarpnięcie i skoczek doświadczalny zawisł na linkach spadochronu.

Jurij Garnajew po raz pierwszy w historii opuszczania samolotu odrzutowego wykonał skok w skafandrze ratowniczym. Od tego dnia problem przymusowego opuszczania aparatów latających z dużą prędkością i na dużych wysokościach przestał istnieć.

Garnajew jest ponadto pilotem śmigłowcowym. On właśnie jako jeden z pierwszych opanował sposób lądowania na śmigłowcu z wyłączonym silnikiem. W zasadzie — lądowanie takie i dziś jest skomplikowanym problemem. Trudność polega na tym, że prędkość lądowania śmigłowca można zmniejszyć tylko na określonej wysokości od ziemi. Błędy są tu niedopuszczalne. Złoty środek w tym czasie nie był jeszcze znany. Garnajew znalazł go.

Ten dzielny lotnik po raz pierwszy w Związku Radzieckim wykonał również lot na platformie — turbolocie.

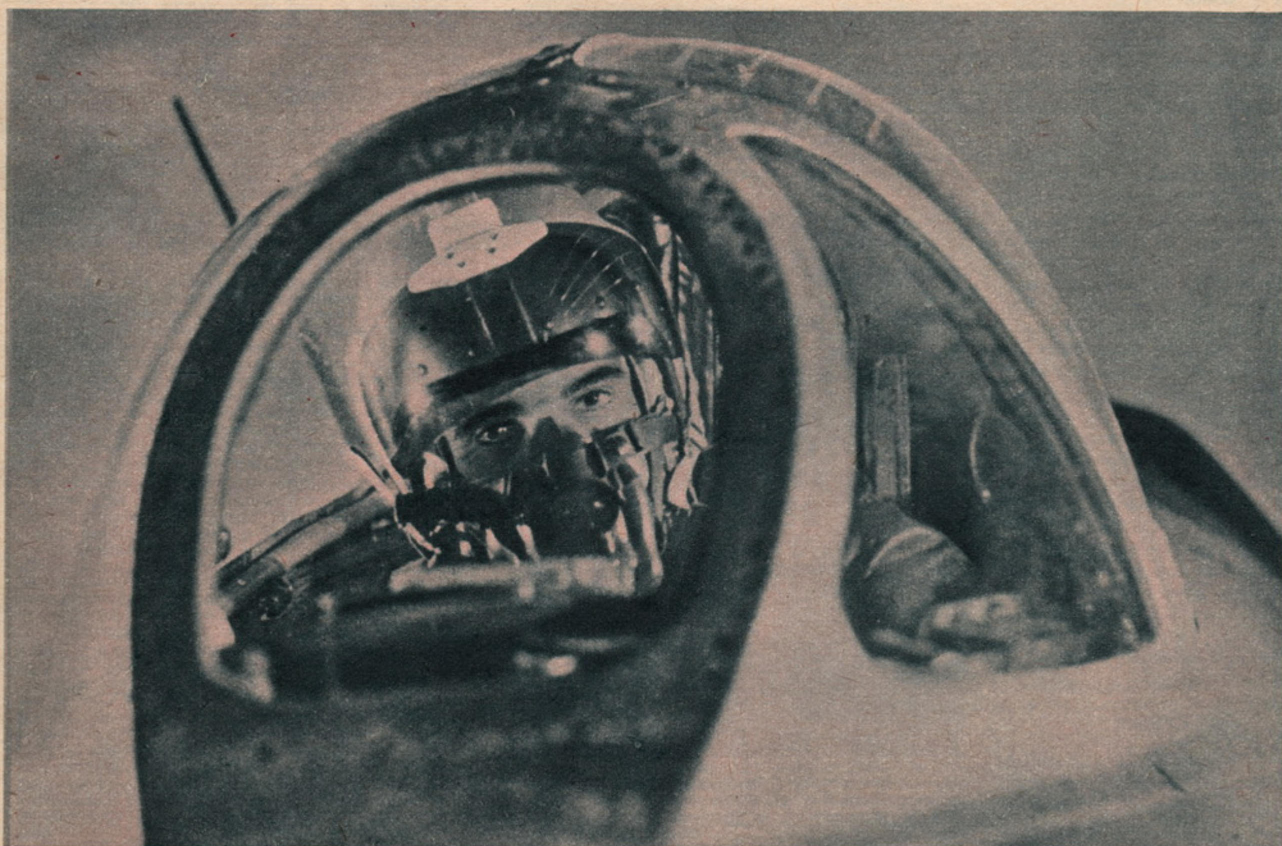
Opanowanie turbolotu stanowiło niezwykle skomplikowany problem. Loty odbywały się na tak małej wysokości, że o użyciu spadochronu nawet mowy być nie mogło, a równocześnie była ona wystarczająco duża, żeby przy zderzeniu z ziemią rozstrzaskać kabinę.

Turbolot nie miał skrzydeł ani śmigła, a jego położenie w powietrzu zapewniano przy pomocy specjalnych sterów gazowych i strumieniowych. Posługiwanie się nimi nie było jednak takie proste. Sekunda po sekundzie, minuta po minucie Garnajew zgłębiał tajniki lotu na „ognistej strudze". I oto na pokazach lotniczych w Tuszynie publiczność podziwiała już prawdziwy lot turbolotu. Eksperyment ten posłużył za podstawę do opracowania znacznie doskonalszych konstrukcji aparatów pionowego startu i lądowania.

Pierwszy skok podczas lotu z dużą prędkością... Pierwsze opuszczenie samolotu odrzutowego w skafandrze... Pierwszy lot na turbolocie... Pierwsze loty związane z badaniem stanu nieważkości... Pierwszy... Po raz pierwszy... Z czasem zamiast ostatnich wielokropków pojawią się słowa. Ale rzecz nie w tym. Ważne jest, że wszystkie doświadczenia prowadzone przez Garnajewa — czy to lot na samolocie naddźwiękowym, czy olbrzymim odrzutowym statku powietrznym, na śmigłowcu, czy wreszcie opuszczanie samolotu odrzutowego w skafandrze — wszystko to zmierza do zapewnienia bezpieczeństwa innym.

Około stu różnych typów aparatów latających przeszło przez wprawne ręce tego pilota doświadczalnego, wiele z nich przeszło do historii podboju przestworzy i Kosmosu.

Obecnie samoloty latają z prędkością kilkakrotnie przekraczającą prędkość dźwięku, a na orbity kosmiczne wprowadzane są statki pilotowane. Wśród tych, którzy znajdują się na skrzyżowaniu dróg rozwoju lotnictwa i kosmonautyki, jest też lotnik doświadczalny Jurij Garnajew.



Wszechstronny lotnik, znakomity pilot doświadczalny Związku Radzieckiego Jurij Garnajew, tym razem w kabinie samolotu myśliwskiego.

AEROKLUBY

GDAŃSK

W salach wystawowych Gdańskiego Klubu Studentów „ŻAK" w Gdańsku czynna była wystawa filatelistyczna znaczka sportowego i olimpijskiego pod nazwą: „Filateliści Sportowcom". Obok znaczków z olimpiad wystawiono także znaczki z szybowcowych mistrzostw świata i Polski, znaczki z lotniczych Challenge'ów, okolicznościowe koperty poczty rakietowej z Krakowa oraz wiele innych. Prócz wystawy znaczków eksponowane były puchary i trofea sportowe, w tym lotnicze.

Takiej imprezy młodzieżowej jak spotkania z bohaterami telewizyjnego filmu „Czterej pancerni i pies" w Trójmieście chyba jeszcze nie było. 60 tys. dziewcząt i chłopców zgromadziło się na stadionach w Gdańsku, Gdyni i Sopocie, aby na własne oczy zobaczyć swych filmowych ulubieńców. Oprócz „pancernych" młodzież miała okazję oglądania pokazów lotniczych. Autorami skoków bezpośrednio na stadiony byli członkowie sekcji spadochronowej Aeroklubu Gdańskiego — Ireneusz Zapaśnik, Andrzej Kiryluk oraz Stefan Grabski. Popisy akrobacji samolotowej dawał Eugeniusz Doroszewicz. Loty modeli na uwięzi zademonstrowali modelarze AG.

Tadeusz Dyszkiewicz

KATOWICE

AEROKLUB Śląski w Katowicach wziął czynny udział w organizacji ALERTU III. Hufiec Wschodni ZHP w Katowicach zorganizował wielką zabawę terenową na Muchowcu. Samoloty naszego aeroklubu wykonały pozorowany nalot. Wybuchły petardy i „zapaliły się" budynki, które przy współudziale harcerzy gasiła miejscowa straż pożarna. W drugim końcu lotniska odbył się desant spadochronowy, na który druhowie wykonali obławę. Samolot sanitarny wykonał przelot, przewożąc na pokładzie druhny (jako opiekę sanitarną) i ranną. Dowodzący ALERTEM komendant Hufca z przedstawicielami Komitetu PZPR z wieży portu lotniczego obserwowali grę. Po zabawie zapalono znicz na płycie przed portem lotniczym. Były to ćwiczenia dobrze zorganizowane, obrazujące dużą sprawność obronną młodzieży harcerskiej.

Elżbieta Kasprzak

MIELEC

W Mielcu zorganizowano, tradycyjne już, zawody balonowe „Mały Gordon Bennett". Impreza zorganizowana została przez Aeroklub Mielecki wspólnie z Zarządem Zakładowym ZMS, z okazji X-lecia tej organizacji. W zawodach wzięło udział ponad 100 zawodników, w większości uczniów mieleckich szkół. Impreza stanowiła jeszcze jeden przykład ścisłej i pożytecznej współpracy aeroklubu i ZMS w dziedzinie popularyzowania sportów lotniczych.

Na uwagę zasługuje fakt, iż organizacja zakładowa ZMS z WSK-Mielec objęła patronat nad działalnością sekcji spadochronowej miejscowego aeroklubu, przeprowadzając rekrutację na szkolenie spadochronowe oraz udzielając pomocy w zakresie bazy szkoleniowej. ZMS prowadzi również rekrutację na szkolenie szybowcowe.

Podczas ostatniego Plenum Zarządu Zakładowego ZMS, które obradowało z udziałem przedstawicieli aeroklubu, podjęto decyzję o zorganizowaniu w październiku br. wieloboju spadochronowego o puchar X-lecia ZMS. Do udziału w wieloboju zaproszeni zostaną przedstawiciele szeregu aeroklubów.

Manfred Sieroń



Znany pilot Aeroklubu Wrocławskiego, Stanisław Maksymowicz, w roli Ikara pasuje na rycerzy przestworzy młodych szybowników. Foto: Stanisław Kokurewicz

SZCZECIN

AEROKLUB Szczeciński rozwinął w ostatnim okresie dość szeroką działalność propagandową, angażując się w programie szeregu imprez tak o charakterze lokalnym jak i krajowym.

Samoloty aeroklubu wzięły udział w obchodach Dnia Transportowca i Drogowca, zrzucając kwiaty oraz ulotki. Sztafeta Szlakiem Wyzwolenia została powitana już w odległym o 30 km Gryfinie wiązanką kwiatów i akrobacji, zaś w Szczecinie z okazji zakończenia Sztafety holowany był nad wieńcem napis z hasłem „Odra Nysa Granicą Pokoju". Dużo wysiłku kosztowało włączenie się do XX Wyścigu Pokoju i zorganizowanie pokazów lotniczych obejmujących: pokaz modeli latających, akrobację indywidualną na samolocie Jak-18, strącanie baloników przez samoloty, przelot trzech samolotów z flagami organizatorów XX Wyścigu Pokoju, holowanie napisu oraz zrzut kwiatów na stadion. Pokazy oglądał wypełniony po brzegi stadion oczekujący przyjazdu kolarzy. Impreza została zorganizowana przy współpracy z Aeroklubem Słupskim.

Henryk Konieczka

RYBNIK

OGÓLNOPOLSKI Komitet Frontu Jedności Narodu nadał zasłużonym działaczom sportu lotniczego Aeroklubu Rybnickiego Okręgu Węglowego odznaki Tysiąclecia Państwa Polskiego. Odznaki otrzymali: prezes AROW mgr inż. Kazimierz Kulawik, dyrektor Witold Spisak — przewodniczący Społecznego Komitetu Rozwoju Lotnictwa w ROW, mgr Edwin Opic — pilot szybowcowy i samolotowy, Ferdynand Jośko — sekretarz AROW i SKRL, Alfons Hellebrandt — instruktor szybowcowy i szef modelarstwa lotniczego Teofil Sikora.

Zarząd Aeroklubu ROW postanowił uczcić 50 rocznicę Wielkiej Rewolucji Październikowej fundując bezpłatny lot samolotem lub szybowcem nad Ziemią Rybnicką wszystkim urodzonym w dniu wybuchu Wielkiej Rewolucji Październikowej, to jest 7 listopada 1917 roku, którzy w dniu 1 maja 1967 zamieszkiwali na terenie Rybnickiego Okręgu Węglowego. Zgłoszenia 50-latków przyjmuje sekretariat Aeroklubu ROW na lotnisku w Gotartowicach, powiat Rybnik.

Ferdynand Jośko

KIELCE

W Radoszycach, pow. Końskie, odbyła się uroczysta akademia z okazji Dnia Zwycięstwa i 6 rocznicy lotu J. Gagarina w Kosmos. W uroczystości udział wzięli przedstawiciele władz terenowych.

*

W obecności około 5 000 osób — młodzieży ZMW, ZMS, harcerzy i mieszkańców, odbyły się m. in. pokazy skoków spadochronowych wykonanych przez skoczków Aeroklubu Kieleckiego — braci Ryszarda i Wiesława Pawełkiewiczów oraz Stanisława Narkiewicza.

Marta Domagała

WROCŁAW

W Dniu Wrocławskich Skrzydeł, obchodzonym w ramach dorocznych Dni Wrocławia, Aeroklub Wrocławski zorganizował na swym lotnisku wystawę sprzętu latającego oraz specjalne uroczystości.

Tego dnia na lotnisku zgromadziły się setki ludzi. Dominowała naturalnie młodzież. W zwartych szeregach stali harcerze z Lotniczego Szczepu Harcerskiego „Błyskawica", uczniowie LZN, delegacje z poszczególnych szkół.

Przy dźwiękach wojskowej orkiestry występuje poczet sztandarowy złożony z najlepszych spadochroniarzy wrocławskich. Następuje uroczysty moment wręczenia sztandaru od DRN Wrocław-Fabryczna dla Aeroklubu Wrocławskiego i jego dekoracja Odznaką Budowniczego Wrocławia. Aktu wręczenia sztandaru dokonał prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz i prezes naszego Aeroklubu — Julian Buczak. Następnie udekorowano Odznakami Budowniczego Wrocławia zasłużonych działaczy lotnictwa wrocławskiego: H. Walkiewicz, K. Seńkowa, W. Kornaszewskiego, A. Maćko, A. Dębińskiego, E. Kuźbika, J. Malinowskiego, J. Baczyńskiego, B. Kożucha i K. Chojnackiego. Natomiast odznaki Tysiąclecia Państwa Polskiego wręczono A. Gawrońskiemu, H. Majnuszowi, J. Żakowi i S. Wieczorkowi.

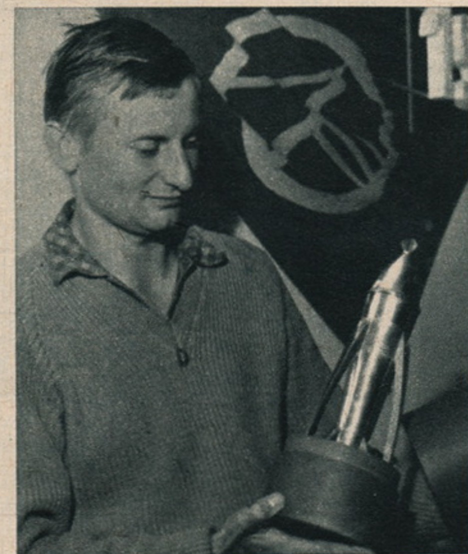
Zebrani byli także świadkami uroczystego przyrzeczenia jakie złożyło 14 młodych adeptów trudnej sztuki latania. Do szeregu pełnych powagi młodzieńców podchodził „Ikar" i uderzając każdego z nich „knypiem" po ramieniu, wymawiał formułkę: „...pasuję cię na rycerza przestworzy". Po tej malowniczej ceremonii dokonano otwarcia Szkółki Lotniczej zorganizowanej przy Aeroklubie Wrocławskim. Do szkółki tej zapisało się już ponad 70 dziewcząt i chłopców ze szkół podstawowych. Dzień Wrocławskich Skrzydeł zakończony został ciekawymi zawodami modeli latających na uwięzi, podczas których zademonstrowano emocjonujące „walki powietrzne" miniaturowych samolotów.

Andrzej Macko

PO SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTWACH WARSZAWY

JAK już podawaliśmy, w dniach 4—14 czerwca br. odbyły się II Warszawskie Zawody Szybowcowe o Puchar „Życia Warszawy". Chociaż zawodom tym przypisuje się również, nieoficjalnie, szumną nazwę mistrzostw Warszawy, były to faktycznie jedne z wielu w kraju zawodów regionalnych, tzw. III ligi. Przypomnieć tu można, że na starcie tego rodzaju zawodów stają piloci młodzi wiekiem i zaawansowaniem zawodniczym (lub tylko tym drugim). Dla wielu z nich start w zawodach jest debiutem zawodniczym. Zawody trzecioligowe są więc szkołą podstawową zawodników, pierwszą możliwością sprawdzenia swych umiejętności wyczynowych w bezpośredniej walce z kolegami.

Okoliczności te stawiają określone wymagania trzecioligowym zawodom. Głównym z tych wymagań jest niewątpliwie właściwa ocena warunków pogodowych i dobór konkurencji uwzględniający poziom i brak doświadczenia zawodniczego pilotów. Konkurencje powinny być tak dobierane, by kończyło je możliwie najwięcej zawodników. Chodzić bowiem powinno o latanie prędkościowe, które jest cechą współczesnego szybownictwa. W tym świetle o wiele bardziej trzeba cenić krótką konkurencję po trasie zamkniętej, dającą gwarancję jej ukończenia, niż długi i wątpliwy przelot docelowy z wiatrem. Pierwszy typ konkurencji zmusza do latania prędkościowego, w przeciwieństwie do drugiego typu konkurencji wymagającej w praktyce zaledwie utrzymania się w powietrzu i lotu na zasadzie „kto dalej?".



Szybowcowy mistrz Warszawy 1967 w nagrodę za zwycięstwo w II WZSzyb. otrzymał puchar „Życia Warszawy", z którym widzimy go na zdjęciu. Foto: B. Koszewski

Ma to tym większe znaczenie, że organizatorzy zawodów regionalnych nie dysponują w zasadzie licznym personelem obsługi zawodów, wysokimi resursami i funduszami — a więc wyjątkowo liczyć się muszą z kosztami imprezy.

W tym układzie niemal laboratoryjnym przykładem właściwie rozegranych zawodów trzecioligowych były właśnie II Warszawskie Zawody Szybowcowe o Puchar „Życia Warszawy". Choć pogoda wyjątkowo nie sprzyjała, rozegrano trzy konkurencje, co stanowi jednak minimum do uznania zawodów. Startowało 16 pilotów, z których połowa po raz pierwszy stanęła w zawodnicze szranki.

Pierwszą konkurencję, trójkąt 112 km, rozegraną przy cumulusowej pogodzie, charakteryzującą się jednak dość długimi kryzysami, ukończyło 50 procent zawodników. Drugą konkurencję — docel-powrót 148 km — rozegrano przy bardzo silnym wietrze, niektórzy zawodnicy przebywali w powietrzu nawet powyżej 5 godzin. Konkurencję ukończyło jednak 60 procent pilotów. Podczas trzeciego dnia lotnego na konkurencję wyznaczono trójkąt 229 km. Pogoda była wreszcie dobra i konkurencję ukończyło aż 87 procent pilotów.

W sumie zawodnicy II WZSzyb. wylatali 190 godz. 31 min, przy wykorzystaniu zaledwie 22 godz. 43 min. resursu samolotowego (holowanie i ściąganie z terenów przygodnych), co stanowi zaledwie 1,15 procent godzin wylatanych na szybowcach. Przeleciano 6 122 km po trasach zamkniętych, a tylko 516 km (8,42 procent) po trasach nawigowanych. Zdobyto wreszcie pokaźną ilość 60 634 pkt. w memoriale Bitnera. W sumie więc tanio, „z głową" i pożytkiem.

Na zakończenie podajemy ostateczne i pełne wyniki II WZSzyb.: 1. **T. Dunowski** — 2.410 pkt; 2. K. Włodarkiewicz — 2 400 pkt; 3. A. Bański — 2 146 pkt; 4. Z. Mazan — 1 967 pkt; 5. St. Targowski — 1 950 pkt; 6. St. Skrzyński — 1 928 pkt; 7. T. Tański — 1 860 pkt; 8. J. Pisarkiewicz (Łódź) — 1 788 pkt; 9. R. Woszczerowicz — 1 582 pkt; 10. R. Kalita — 1 392 pkt; 11. L. Przybylski (Łódź) — 1 282 pkt; 12. St. Bylinka — 1 146 pkt; 13. R. Kędzierski — 1 077 pkt; 14. J. Jaśkiewicz — 941 pkt; 15. A. Murawski — 301 pkt; 16. H. Różalski (Płock) — 277 pkt.

(kh)

DO i OD REDAKTORA

UCZCIJMY PAMIĘĆ SZCZEPANA GRZESZCZYKA

W bieżącym roku zmarł inż. pil. Szczepan Grzeszczyk. Jego zasługi dla naszego lotnictwa sportowego, a przede wszystkim dla szybownictwa, są wprost niewymierne. Był on pierwszym polskim w pełnym tego słowa znaczeniu pilotem szybowcowym. Oblatywał pierwsze polskie szybowce CW-1 i CW-2. On pierwszy oblatywał główne tereny szybowcowe, jak Bezmiechowa, Polichno, Czerwony Kamień; on ustanawiał pierwsze rekordy i to na poziomie światowym; wypracował metody szkolenia; był konstruktorem pierwszych naszych szybowców wyczynowych jak SG-21 „Lwów" i SG-28; wyszkolił późniejszych pionierów naszego szybownictwa, takich jak Piotr Mynarski, Bolesław Baranowski, Bolesław Łopatniuk, Zbigniew Oleński, Kazimierz Plenkiewicz i wielu, wielu innych. Wszystkie te osiągnięcia były czysto rodzime. Nie sięgaliśmy do pomocy obcej z zagranicy. Poza tym inż. Grzeszczyk był bardzo cenionym pilotem samolotowym, czego dał dowody w wielu zawodach krajowych, a nawet udziałem w „Challenge" 1934 r.

Moim zdaniem nie wolno nam zapominać o tym człowieku, którego duchem żyje nasze szybownictwo. Należałoby uczcić Jego pamięć. Nasuwa mi się myśl nazwania imieniem Szczepana Grzeszczyka jakiegoś większego ośrodka szybowcowego, np. Centrum w Lesznie czy Szybowcowych Zakładów Doświadczalnych w Bielsku. Proponuję tę koncepcję poddać pod dyskusję Czytelników „Skrzydlatej Polski". Oczekując „rozpętania burzy", pozostaję z lotniczym pozdrowieniem.

Inż. Tadeusz Mech

Nie sądzimy, aby wokół sprawy uczczenia pamięci Szczepana Grzeszczyka, konieczne było jakiekolwiek rozpętanie burzy. Wydaje się jednak, że rzeczywiście wskazane byłoby uczczenie w jakiś sposób pamięci tego pioniera naszego szybownictwa. Dlatego też list naszego czytelnika polecamy uwadze Klubu Seniorów Lotnictwa APRL, który powinien zainteresować się tą sprawą i zastanowić nad formą uczczenia pamięci inż. Szczepana Grzeszczyka.

(Red.)



„SŁAWNY MiG-21"

Eugeniusz Adamski — Dobrzyniewo Duże, pow. Białystok. Oczywiście ma Pan rację. Nadesłany wycinek z „Gazety Białostockiej" przedstawia samolot szkolno-treningowy UTI/MiG-15, a nie „Sławny MiG-21", jak głosi mylny tytuł notatki.

NAGRODA ZA MIĘŚNIOLOT

Ryszard Krawczyk — Wrocław. Nagroda w wysokości 5 000 f. szterl. ustanowiona przed 8 laty przez Królewskie Towarzystwo Lotnicze Wielkiej Brytanii dla konstruktora pierwszego udanego mięśniolotu (obywatela angielskiego) została ostatnio zwiększona do 10 000 f. szterl. i jest dostępna również dla konstruktorów zagranicznych.

O ŚMIGŁOWCACH

Tadeusz Gorzeliński — Pleszew. Polecamy książkę „Śmigłowce" (Księgarnia Wysyłkowa DK, Warszawa, ul. Nowolipie 4; cena — 20 zł), która wyjaśni wszystkie problemy. W zasadzie ma Pan rację w sporze z kolegami, z tym, że śmigło ogonowe służy również do sterowania obrotów śmigłowca wokół osi pionowej.

ODRADZAMY BUDOWĘ AMATORSKĄ

Krzysztof Dinant — Kępno. Wymienionych materiałów i urządzeń nie ma w sprzedaży otwartej. Radzimy porzucić zamiar budowy motoszybowca amatorskiego, a zająć się nauką i szkoleniem lotniczym. Ma Kolega 15 lat, a więc — kariera lotnicza stoi otworem.

SZKOLENIE, NAUKA, PRACA

Stanisław Roztocki — Nowy Sącz. O tym czy kandydat na szkolenie w ramach LPW II stopnia może przystąpić do tego szkolenia, pomimo że świadectwo dojrzałości uzyska ewentualnie dopiero po zdaniu egzaminu poprawkowego, zadecydować może tylko komendant Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

Stanisław Tetera — Wrocław. Jednym z najważniejszych kryteriów dla kandydatów do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej jest orzeczenie Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej (lub placówki równorzędnej), stwierdzające zdolność fizyczną kandydata do wykonywania zawodu pilota nowoczesnych samolotów. Żadna z instytucji poza tu wymienionymi i to po ponownym przebadaniu, nie może zmienić orzeczenia lekarskiego.

Kandydat na pilota wojskowego, a więc i do WOSL, musi przejść wstępne szkolenie lotnicze na szybowcach i samolotach tłokowych w aeroklubie.

Jerzy Bednarczyk — Szczecin. Orzeczenie lekarskie nie pozwalające na szkolenie lotnicze w powietrzu, a tym samym uniemożliwiające naukę w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej, nie dyskwalifikuje kandydata do innych technicznych szkół oficerskich. Jednak kandydat do takich szkół jak WAT, TOSWL czy OSR również poddawany jest badaniom lekarskim, których zadaniem jest stwierdzenie zdolności do wykonywanego w przyszłości zawodu.

Stanisław Kozioł — Łęczyca. W sprawie pracy w charakterze mechanika w lotnictwie sportowym, przy posiadaniu takich kwalifikacji wyniesionych z wojska, należy zwracać się bezpośrednio do określonej instytucji, w której pragnie się podjąć pracę.

Na życzenie podajemy adres Aeroklubu Podkarpackiego — Krosno n. Wisłokiem, lotnisko.

DANE TECHNICZNE

Antoni Rusek — Dąbrowa Górnicza. Samolot szkolno-treningowy TS-11 „Iskra" ma silnik SO-1 polskiej konstrukcji. Samolot transportowy C-141A „Starlifter" ma dane: prędkość max. — 919 km/h, przelotowa — 788 km/h, zasięg max. z ładunkiem 14 T — 9 720 km, udźwig max. — 32,136 T, ciężar max. — 143,6 T. 4 silniki turboodrzutowe (4 x 9,525 T). Ciąg silników odrzutowych podaje się w kG lub T. Silnik rakietowy M-1 rakiety nośnej „Nova" ma być na ciekły wodór i ciekły tlen. Jeśli chodzi o modelarstwo rakietowe, to polecamy książkę P. Eliszteina — „Młody modelarz rakiet".

UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Bolesław Niedzielski — Golina n. Wartą, ul. Mickiewicza 16, pow. Konin, odstąpi oprawione roczniki „Skrzydlatej Polski" z lat 1946—1966 oraz roczniki nie ukazującego się już czasopisma lotniczego „Skrzydła i Motor".

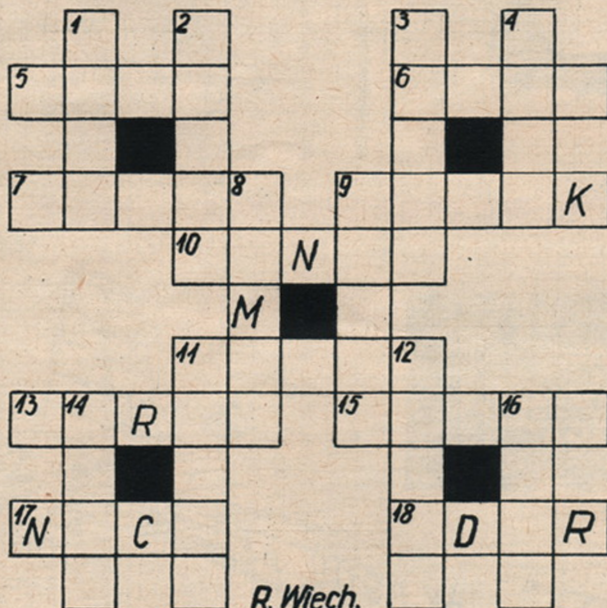
Zbigniew Bijan — Wrocław, ul. Stolarska 14 poszukuje egzemplarzy „Skrzydlatej Polski" z lat poprzednich, w których zamieszczone zostały artykuły o budowie i działaniu poduszkowców. Szczególnie zależy mu na numerze 19 z 1962 r.

Na życzenie naszego czytelnika przypominamy, że egzemplarze numerów zdezaktualizowanych „Skrzydlatej Polski" nabyć można osobiście lub drogą pocztową w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowowiejska 15/17.

ADRESY

Marek Masadzki — Łódź, Fryderyk Roczek — Nakło Śl. Żadnych adresów prywatnych oraz adresów instytucji zagranicznych nie podajemy.

K R Z Y Ż Ó W K A



POZIOMO: 3 — część podwozia samolotu; 6 — imię Witka; 7 — np. antenowy (wspak); 9 — zwyciężył wraz z A. Januszem w zawodach balonowych o puchar Gordon Bennetta w Brukseli w 1938 r.; 10 — pilot myśliwski II wojny światowej, zestrzelił 6 samolotów nieprzyjaciela, dowodził skrzydłem myśliwskim w Wielkiej Brytanii; 11 — największa wysokość osiągana przez samolot; 13 — nazwa szybowca SZD-30; 15 — popularnie korkociąg; 17 — rodzina profili lotniczych; 18 — zbudował samolot „Avion III" z dwoma silnikami i prawdopodobnie w 1897 r. przeleciał nim 300 m.

PIONOWO: 1 — pomieszczenie dla załogi balonu; 2 — jednomiejscowy szybowiec czechosłowacki; 3 — może być paliwa; 4 — radzieckie samoloty używane w aeroklubach (l. mn.); 8 — prototyp wyciągarki samojezdnej; 9 — polski samolot szkolno-treningowy; 11 — żartobliwie CSS-13; 12 — ewolucje przed publicznością; 14 — legendarny lotnik; 16 — imię Makuli — zdrobniale.

Opracował: **Ryszard Wiech**

Wśród Czytelników, którzy do dnia 16 lipca 1967 roku nadeślą prawidłowe rozwiązania, rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 1, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach,** z dopiskiem „Krzyżówka".

ROZWIĄZANIE „PANTROPY" Z NRU 21 „SP" Z DNIA 21 MAJA 1967 R.

Hasło: CZY JESTEŚ JUŻ CZŁONKIEM KOŁA LOTNICZEGO. **Wyrazy pomocnicze:** 1 — śnieg, 2 — złom, 3 — czajnik, 4 — czek, 5 — łoże, 6 — cytuje, 7 — lotos.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Krzysztof Szymczak — Nowa Huta, os. Szkolne 14/42, Tadeusz Staszczyk — Wejherowo, ul. Harcerska 1 m. 11, Mariusz Boryczko — Toruń, ul. Wiązowa 3 m. 4.**

KSIĄŻKI DO TWOJEJ BIBLIOTEKI

Andrzej Pazio i Jan Winczo ● ZASADY PILOTAŻU SZYBOWCOWEGO, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1966, str. 205, cena 18 zł (szkolenie szybowcowe).

Autorzy, wieloletni i doświadczeni instruktorzy i znani piloci sportowi, omawiają wszystkie podstawowe elementy lotu szybowcowego jak: lot prosty, zakrety, lądowanie, loty termiczne i bez widoczności oraz akrobację podstawową. Ponadto opisują wszystkie zagadnienia związane z przygotowaniem do lotów. Opracowanie dostosowane jest do wymagań programu szkolenia szybowcowego. Książka przeznaczona jest dla kandydatów na pilotów szybowcowych, instruktorów oraz dla członków drużyn Związku Harcerstwa Polskiego.

Tadeusz Śliwak ● PODSTAWOWE WIADOMOŚCI Z MEDYCYNY LOTNICZEJ, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1967, str. 59, cena 7 zł (szkolenie szybowcowe).

Broszura jest kolejną pozycją z cyklu SZKOLENIE SZYBOWCOWE. Autor w popularny sposób ujmuje elementarne zagadnienia medycyny lotniczej w aspekcie lotów szybowcowych. Ponadto podaje podstawowe zasady higieny, przestrzeganie których podnosi kondycję pilota szybowcowego. Broszura przeznaczona jest zarówno dla kandydatów, jak i pilotów szybowcowych; może również zaciekawić młodzież interesującą się zagadnieniami lotniczymi.

Mgr inż. Jan Lipski ● URZĄDZENIA ZABEZPIECZAJĄCE LOTY WYSOKOŚCIOWE I KOSMICZNE, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1965, str. 195, cena 25 zł.

Autor książki omawia budowę, działanie oraz metody sprawdzania urządzeń służących do zabezpieczenia człowieka podczas lotów na dużych wysokościach. Po kolei zapoznaje z takimi urządzeniami jak aparaty tlenowe, kabiny wysokościowe, ubrania i skafandry wysokościowe itp. Książka przeznaczona jest dla szerokiego kręgu pracowników inżynieryjno-technicznych przemysłu lotniczego i wojsk lotniczych, dla pilotów i personelu naziemnego lotnictwa sportowego i komunikacyjnego. Może również stanowić pomoc dla studentów wydziałów lotniczych.

WKŁ

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 5346 T-52

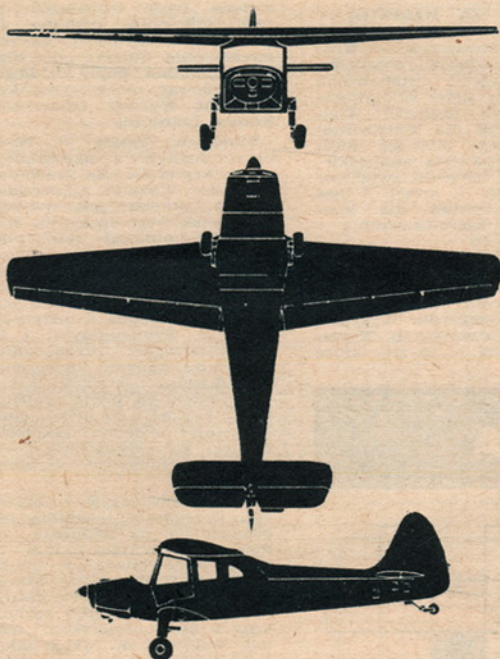
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

FRANCUSKI SAMOLOT TURYSTYCZNY

Inż. Rene Barbaro jest konstruktorem 2-miejscowego samolotu turystycznego RB-50. Miejsca ustawione obok siebie. Silnik Continental o mocy 90 KM. W odróżnieniu od większości współczesnych małych samolotów, RB-50 jest górnopłatowcem, a to ze względu na dobrą widoczność. Konstrukcja mieszana. Klapy wychylane mechanicznie o 37°. Podwozie wzięte od samolotu Jodel.

Rozpiętość — 8,50 m, długość — 6,27 m, pow. nośna — 9,70 m². Ciężar własny — 380 kG, ciężar całkowity — 625 kG, obciążenie pow. — 64,50 kG/m². Prędkość przelotowa — na wys. 1 500 m — 190 km/h. Rozbieg — 300 m. Zasięg — 850 km.

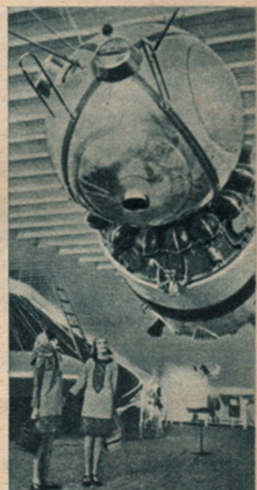




WĘGIERSKI „BRIGADYR"



Kłopoty z silnikiem Praga „Doris-B" o mocy 220 KM skłoniły Węgrów (zresztą za poradą polskich konstruktorów) do przystosowania zakupionych w CSRS samolotów rolniczych „Brigadyr" do silnika „Gawrona", czyli AI-14R o mocy 260 KM. Węgierski „Brigadyr" ma w porównaniu z typowym samolotem tego typu (dane z nawiasie) następujące osiągi: prędkość max. — 190 (175) km/h, przelotowa — 170 (155) km/h, wznoszenie — 5 (4) m/s, zasięg — 500 (600) km, ciężar własny — 800 (800) kG, ciężar użyteczny — 600 (400) kG.



EXPO - 67

„Wostok-1" Jurija Gagarina w pawilonie radzieckim na Wystawia Światowej „Expo-67" w Montrealu w Kanadzie.

SZYBOWIEC CZECHOSŁOWACKI VSB-62 „VEGA"

Przekrój perspektywiczny przedstawia nowy czechosłowacki szybowiec wyczynowy VSB-62, którego sylwetkę i opis zamieściliśmy w „SP" nr 23 z 1967 r. Rys. „Letectvi + Kosmonautika" .

